

# RasteBroen

en undersøgelse af hast og rast i det urbane landskab

Pia Damkjær Axelsen

ad10-urb12 • 4. MA Urban design • Juni 2009



Titel: RasteBro - en undersøgelse af hast og rast i det urbane landskab  
Title: Rest Bridge - an investigation of speed and pause in the urban landscape

Semester: 4. MA

Speciale: Urban Design

Udarbejdet af: Pia Damkjær Axelsen

ad10-urb12

Institut 19 Arkitektur og Design

Aalborg Universitet

Vejleder: Shelley Smith

Projektperiode: Foråret 2009

Oplag: 4

Sideantal: 113

Appendiks: A-F

---

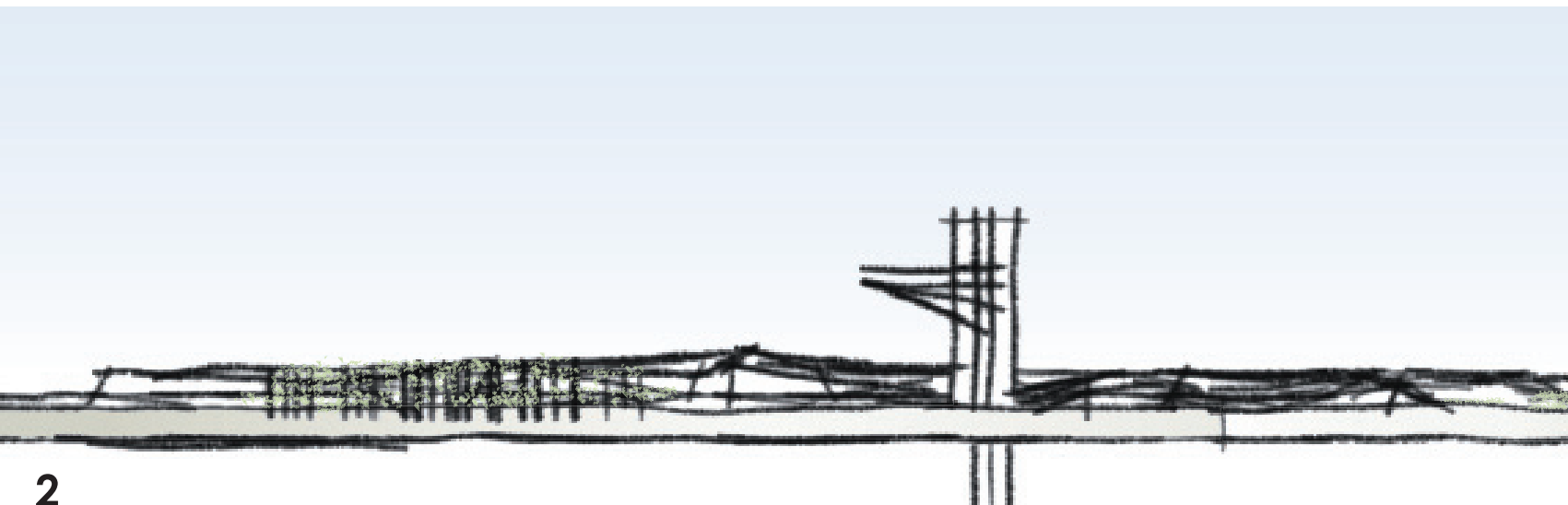
Pia Damkjær Axelsen

TITELBLAD TITELBLAD TITELBLAD TITELBLAD TITELBLAD

Rastepladsen gentænkes ved ikke kun at fokusere på funktion-  
aliteten men også på oplevelse, rum og kvalitet. Herved skabes  
et forslag til en fremtidig rasteplads som både iværksætter og ge-  
nererer potentialer. Rastepladsens position bearbejdes fra tre per-  
spektiver – motorvejen, anlægget og pladsen.

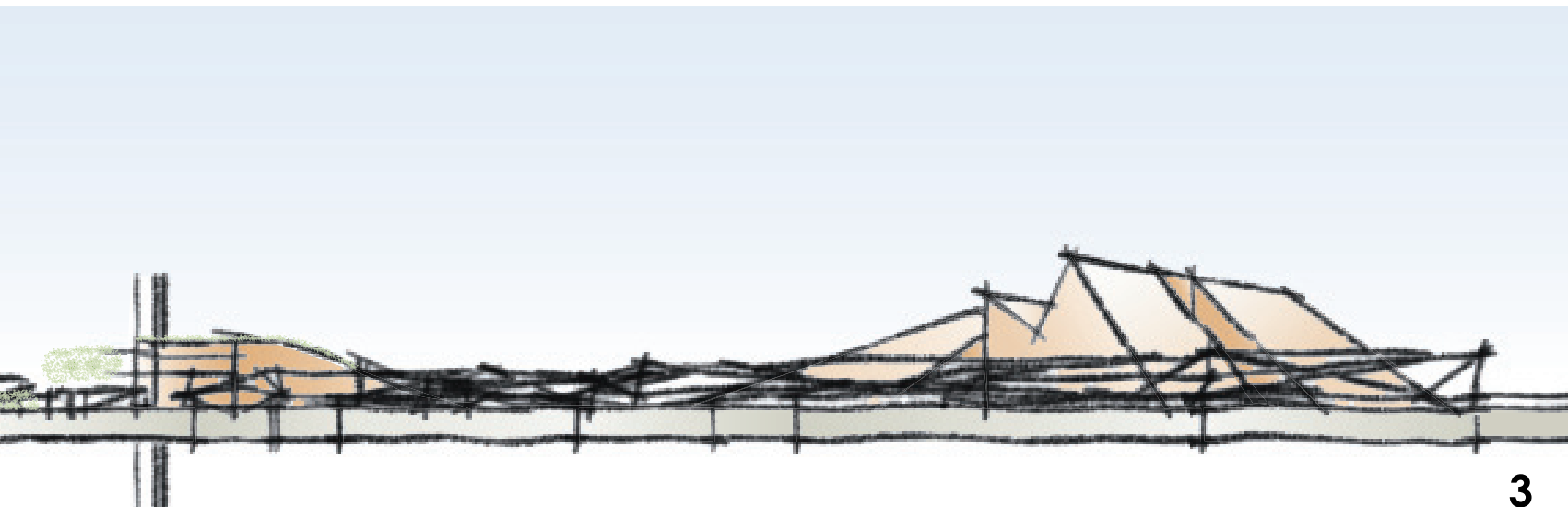
Dette projekt markerer afslutningen på et kandidatstudium ved Arkitektur og Design, Aalborg Universitet. Projektet forsøger så vidt muligt at inddrage og belyse forskellige aspekter inden for urban design, som også er det fagområde de sidste to år af studiet har koncentreret sig omkring. Den gængse studieform, i grupper, er lagt på hylden i forbindelse med dette projekt som er udarbejdet som et individuelt projekt. Dette har på en gang været yderst lærerigt og en udfordring, især pga. manglen på indforståede at diskutere projektet med. I den forbindelse rettes en tak til projektets vejleder Shelley, som har været en uundværlig sparringspartner og god støtte gennem projektforløbet. Derudover rettes en tak til min kæreste Anders, som har ydet praktisk hjælp samt mine gode veninder, Julie, Line og Anne Sofie, som i projektets afsluttende fase hjalp med at få det sidste til at falde på plads.

# FORORD FORORD FORORD FORORD FORORD



This project deals with the Danish motorway rest stops. These places are today very much designed with a pure focus on functionality and are not very accommodating for a mental recharge. The project explores the potential of making the rest stop something more than an uninteresting possibility for resting. This is obtained with a focus on experience, landscape and urban quality. The project is to be seen as an input to the discussion about the rest stops. It is therefore more a proposal of ideas than it is to be understood as a concrete design proposal. The new rest stop are formed as a bridge going over the motorway, containing a public domain. The bridge makes the rest stop visible from the motorway and it connects to the local area, which in the case of the project consists of a significant nature area and a future development area. Parking is placed underneath the bridge in a shaped landscape that fits into the terrain of the area. The form of the bridge takes inspiration in the flow of water, which gives it a dynamic expression that is in dialogue with the flow space underneath.

# SUMMARY SUMMARY SUMMARY SUMMARY SUMMARY



Indledning.....	6
-----------------	---

## 1. Diagnosering

Definition.....	10
Typerne	
Betydning	
Omtale	
Teori.....	14
Et ikke-sted	
Historie.....	16
Redegørelse 1974	
Infotera 1990'erne	
Vision 2010	
Status 2009.....	18
Rastepladser nedlægges – serviceanlæg planlægges	
Kapacitetsproblemer	
Funktionelle og forældede anlæg	
Miljømæssige tiltag	
Opsamling.....	20
Afgrænsning og problem.....	21

## 2. Motorvej

Analyse.....	24
Visuel oplevelse	
Teori.....	30
Et netværkssamfund	

# INDHOLD

Tilgang.....	32
Typologi	
Case.....	34
Broen	
Design.....	36
Oplevelsen	
Strategi.....	40
Rastepladsdistribution	

## 3. Anlæg

Analyse.....	44
Rastepladsens miljø	
Teori.....	50
Landskabsurbanisme	

Tilgang.....	52
Koblingspunkt	
Case.....	54
Hjulby	
Broer ved Hjulby	
Design.....	58
Parkeringsanlægget	
Trafik	
Landskab	
Strategi.....	66
Områdeplan	
Urban	
Natur	

## 4. Plads

Analyse.....	74
Byrums kvalitet	
Teori.....	80
Public Domains	
Tilgang.....	82
Karakter	
Case.....	84
Flow	
Design.....	86
Rastebroen	
Blødt og kantet	
Flow	
Rastesteder	
Strategi.....	98

INDHOLD INDHOLD INDHOLD INDHOLD INDHOLD

Programmering

## 5. Afslutning

Refleksion.....	102
-----------------	-----

## 6. Kilder

Litteratur.....	108
Illustrationer.....	112

## Appendiks

Forhåndenværende projekt sætter fokus på rasteplasserne langs det danske motorvejsnet. Formålet med projektet er at undersøge, om der kan rykkes ved den måde rasteplasser i dag designes, forstås og bruges.

Problemstillingen har sit udgangspunkt i den umiddelbart manglende arkitektoniske kvalitet, som medfører at det ikke er nogen oplevelse at besøge rasteplasserne. Det er ikke et sted man gør ophold af lyst men snarere af nødvendighed, hvis man skal tanke bilen, bruge toilettet eller har brug for en pause fra kørslen. Projektet undersøger hvorledes disse nødvendige ophold kan gøres mere interessante og indbydende, men også hvordan rasteplassen i et bredere perspektiv kan blive mere kvalitetsfuld. Hvilket indebærer at rasteplassens rolle i forhold til motorvejen og lokalområdet ligeledes undersøges.

De yderst funktions- og effektivitetsbetingende rasteplasser, der i dag typisk findes langs den danske motorvej, er konsekvens af Vejdirektoratets holdning til rasteplasskonceptet, hvor der er fokus på kapacitet, fremkommelighed og gode oversigtsforhold. Dette er naturligvis vigtige aspekter på rasteplassen, da den betjener mobiliteten, men virker i dag for determinerende for det fysiske miljø. En af de væsentligste karakteristika ved rasteplassen er at hastigheden nedsættes fra de 130 km/t på motorvejen til 0 km/t da man ikke, mens man er på rasteplassen bevæger sig fremad.

Dette er en situation som projektet arbejder med at indarbejde i det fysiske forslag til en fremtidig rasteplass. Der lægges hermed større vægt på opholdsaktiviteten.

Projektet arbejder således med et ændret perspektiv på rasteplassen, hvilket har til formål at afdække, hvad en rasteplass kunne være, og hvordan den kunne se ud, hvis fokus flyttes fra funktion og effektivitet til rum og oplevelse. Projektet sætter herved spørgsmålstegn ved den måde rasteplasser i dag tænkes og designes, hvilket fungerer som et bidrag til diskussionen om rasteplasserne. En diskussion der i dag, ligesom rasteplasserne, har kapacitet og tryghedsfølelse som omdrejningspunkt. Projektet viser sig imidlertid at løse nogle af disse problematikker, uden at fokusere på dem, men blot i kraft af det ændrede perspektiv. Projektet kan således ses som iværksætter af en ny diskurs indenfor diskussionen, hvorfor det også snarere skal ses som et idéforslag frem for et egentligt projektforslag.

## INDLEDNING



Den følgende rapport er inddelt i fem hovedkapitler. Kapitel 2-4 præsenterer forslaget til hvorledes rastepladserne kan gentænkes. Kapitlerne beskæftiger sig med hver sin skala. Der lægges således ud med at undersøge motorvejen og hvorledes den forholder sig til rasteplassen. Herefter zoomes ind på selve anlægget, den samlede rasteplass, som ligeledes forholdes til det omkringliggende område. Det sidste kapitel beskæftiger sig med pladsen, som er den del af rasteplassen hvor ophold- og rastemuligheden findes. Hvert af disse kapitler indledes med en **analyse** af den eksisterende situation, hvorefter der præsenteres en relevant **teori** der indeholder et potentiale i forhold til nytænkning af rasteplassen. Disse to afsnit konkluderes samlet i en opridsning af **tilgang**, som suppleres af udvælgelsen af en specifik **case**, som projektet efterfølgende arbejder med. Kapitlernes to sidste afsnit koncentrerer sig om **design** og **strategi**. Der præsenteres således først et fysisk løsningsforslag til tilgangen i den specifikke case. Herefter zoomes der ud og den mere strategiske dimension af løsningen, som ikke i særlig grad forholder sig til den fysiske form, præsenteres. Kapitel 1 og 5 fungerer henholdsvis som en undersøgelse af hvad rasteplassen i dag er og en refleksion over projektets forslag til hvad en rasteplass også kan være. Undersøgelsen i kapitel 1, **diagnosering**, udspænder begrebsfeltet omkring rasteplassen og diagnoserer sig frem til en konkret problemformulering, som det øvrige projekt bearbe-

jder. **Refleksionen** (kapitel 5) afslutter projektet ved at diskutere den ændrede tilgang og dens muligheder for at ændre på rasteplassen. I projektets **appendiks** findes supplerende materiale i form af case undersøgelser af ind- og udenlandske rasteplasser (A), en opstilling af Vejdirektoratets rasteplass strategier gennem tiden (B), oversigt over skitseringsprocessen (C), supplerende 3 dimensionale views fra designforslaget (D) samt tegningsmateriale (E+F) som er en gengivelse af de tegninger der indgår i rapportens præsentation.

INDLEDNING INDLEDNING INDLEDNING INDLEDNING

# ***1. DIAGNOSERING***

Den første forudsætning for at kunne gentænke rasteplassen er at skabe en forståelse af hvad en rasteplass er. Det følgende kapitel udfolder derfor begrebet "rasteplass", hvad deres rolle er i dag og har været op til nu. Afsnittet ender ud i en problemformulering, der vil være grundlag for det efterfølgende projekt.

En rastepads er:

*'en plads langs en motorvej eller landevej hvor biler kan holde' [Grue, 1999 s. 598]*

I henhold til færdselslovens særlige regler for færdsel på motorveje § 46, stk. 2.

*....må der ikke standses eller parkeres uden for de anviste parkerings- eller rastepadser.... [Færdselsloven, www]*

Rastepadsen er således ikke alene et sted hvor det er muligt at holde ind, men også eneste alternativ for at standse bilen når man færdes på motorvejen. Dette fastslår rastepadsen som et centralt knudepunkt hvor der sker et temposkift til 0 km/t, hvilket står i skarp kontrast til de 110/130 km/t der er hastigheden på motorvejen. Dette er ikke et skift der sker pludseligt men som en gradvis nedtrapning. Nedtrapningen starter allerede mens man suser af sted på motorvejen, ser et informationsskilt om en rastepads, og beslutter sig for at køre ind. Bilens nedbremsning starter i afkørselsbanen og standses helt på parkeringspladsen eller ved tankanlægget. Det forholdsvist bratte temposkift gør det svært for bilens fører at vurdere den reelle hastighed, selv når bilen er standset kan man have følelsen af stadig at være i bevægelse.

Opholdsmuligheder betragtes som en af hjørnestenene i Vejdirektoratets servicekoncept

og hovedformålet er at skabe indbydende muligheder for at holde pauser på rejsen ved at tilbyde forskellige faciliteter og service til trafikanterne. Dette er rettet mod at øge trafik-sikkerheden på vejene. [Clausen, 2008]

### Typerne

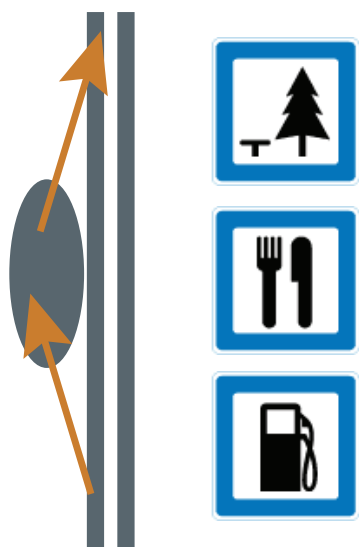
Vejdirektoratet varetager distribuering, planlægning og anlæg af disse opholdsmuligheder. Den daglige drift og vedligehold udliciteres til olieselskaber, private bevillingshavere og entreprenører. [Clausen, 2008] Vejdirektoratet deler de tre muligheder for hvil ind i tre typer [Rastepadser, www] [Clausen, 2008]:

- Rastepadser med toilet
- Rasteanlæg med Info-teria
- Serviceanlæg, oftest bemanded

Betegnelsen rastepads dækker således ikke, i Vejdirektoratets regi, alle muligheder for at holde hvil langs vejen. Fællesbetegnelsen for anlæggene er derimod sideanlæg. [Clausen, 2008]

Der findes også en række uofficielle anlæg, der både anlægges, drives og ejes af private. Disse ligger i tilknytning til motorvejen ved til- og afkørsler og fungerer som et alternativ til de statsligt anlagte sideanlæg. Der er stort set lige så god adgang til dem trods de ikke er en del af motorvejsanlægget. Alle disse anlæg falder under betegnelsen serviceanlæg men kan ligeledes inddeles i tre typer. [Arent, 2006]

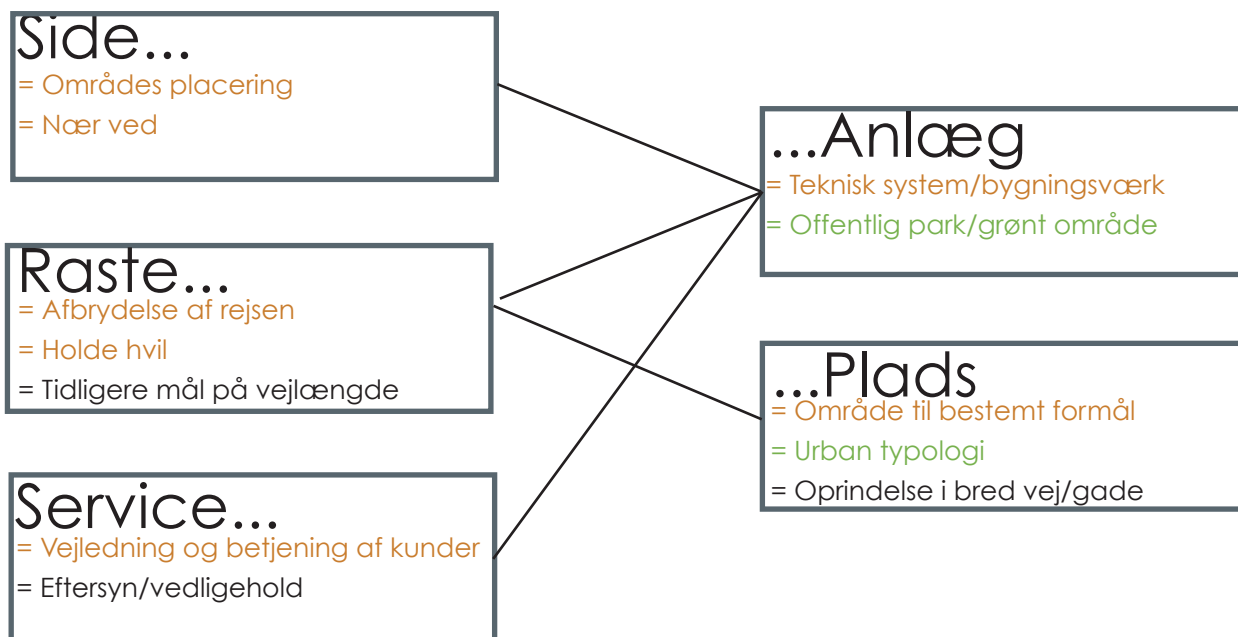
## DEFINITION



Rastepads, rasteanlæg og serviceanlæg direkte koblet på motorvej



Uofficielle anlæg indirekte koblet på motorvej



Betydning af termer. Brun indikere den nuværende relation til rastepladsen og grøn muligt potentiale for nytænkning

# ION DEFINITION DEFINITION DEFINITION DEFINITION

- McDonalds-typen
- Transportcentret
- Gamle servicestationer

## Betydning

Stedet der ligger i nærheden af motorvejen og giver mulighed for at holde ind har således flere betegnelser. Hver af disse betegnelser giver en forskellig mening til stedet som herunder udfoldes.

*Side:* I denne sammenhæng henviser ordet 'side' til den geografiske placering. Ordet betyder dermed område (højre side af vejen) og nær ved nogen eller noget (ved siden af). [Grue, 1999 ss. 646-647]

Side henviser således til at et område der ligger ved siden af motorvejen.

*Raste:* Henviser til aktiviteten, eller fraværet af samme. Ordet betyder nemlig "holde hvil" [Grue, 1999, s- 598] Ordet rast kendes bl.a. fra ældre nydansk (1500-1700) og oprinder i det tyske ord rasten i betydningen hvile eller afbrydelse af rejsen. [Nielsen, 2004 s. 340] Ordet rast har dog også haft en anden betydning på bl.a. gammel svensk (1225-1526) og oldnordisk (1170-1550). Her blev ordet rast anvendt til at beskrive en vis vejlængde på en halv mil. Denne betegnelse blev dog tidligt erstattet af den romanske betegnelse mil. [Nielsen, 2004 s. 340]

Rast henviser til en afbrydelse af rejsen hvor man holder hvil. Brugen af ordet som mål på en vejlængde kan betyde at man brugte disse hvilesteder som mål og pejlemærke for det mellemliggende vejstykke.

Service: Henviser her til at der udbydes tjenester i betydningen "vejledning og betjening af kunder" [Grue, 1999 s. 645] Service er ikke kun betegnelsen for serviceydelser men også serviceeftersyn/vedligeholdelse og spise-stel. [www.ordbogen.com]

Service henviser til at der er en vejledning og betjening af kunder.

Plads: Ordet har en geografisk betydning, da det henviser til områder og et sted hvor noget eller nogen kan være. [Grue 1999, s.567] Ordet kan således helt generelt henvise til at der er rum til noget men bliver også brugt i betydningen plaza, torv, runddel, esplanade. [www.ordbogen.com] I det danske sprog opstod ordet platz i ældre nydansk (1500-1700) Ordet kendes ligeledes i det tyske sprog hvor det stammer fra latinske platea (åben plads, gade) som igen stammer fra det græske plateia (bred vej). [Nielsen 2004, s. 326]

Plads har således en oprindelse i rummet til bevægelse men er nu i den geografiske betydning mere et sted til ophold – f.eks. byens torve og pladser. Betydningen kan dog også være mere generel og henvise til at det er et område til et bestemt formål.

Anlæg: I beskrivelsen af et sted kan der henvises til to betydninger. Et anlæg kan være et teknisk system/bygningsværk men det kan også henvise til en offentlig park/grønt område. [Grue, 1999 s. 50]

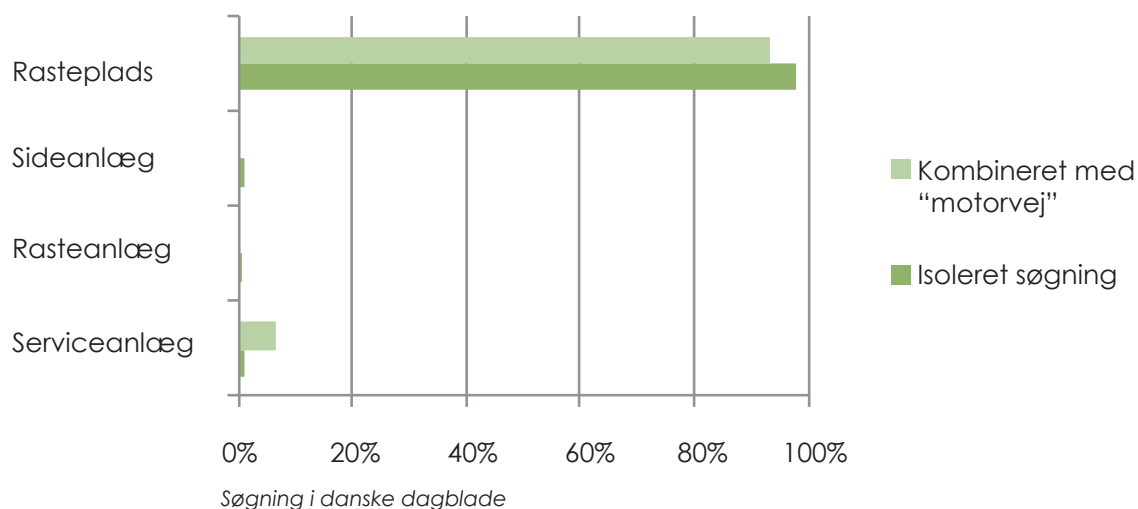
De nuværende anlæg skal sandsynligvis tolkes indenfor den tekniske betydning af ordet. Det grønne er imidlertid også dominerede og denne anden betydning kan med fordel trækkes frem.

Fælles for alle stederne langs motorvejen, som dette projekt omhandler, er at de alle giver mulighed for hvil og de kan derfor alle placeres under betegnelsen rasteplads. Raste-anlæg og serviceanlæg ligger blot flere lag ovenpå denne betegnelse og gør det til mere end en pausemulighed.

#### Omtale

I daglig tale er betegnelsen rasteplads den mest anvendte, med mindre det er en bestemt funktion der henvises til, såsom tankstation eller toilet. Mere end 9 ud 10 artikler i de danske dagblade der omhandler stederne langs motorvejen bruger betegnelsen rasteplads frem for sideanlæg, rasteanlæg og serviceanlæg.

Et nærmere gennemsyn af artiklerne giver et billede af hvilke situationer der har medført omtale af en rasteplads.



Der findes kun enkelte positive historier der direkte relaterer sig til rasteplasserne, disse handler hovedsagligt om planlægning eller indvielse af nye rasteplasser og serviceanlæg. Artiklerne er altså af mere informativ karakter end de egentlig giver anledning til at påvirke forståelsen af rasteplass i positiv retning.

Langt fra alle overskrifter drejer sig egentlig om rasteplassen, men bruger den blot som et orienteringspunkt i forhold til andre begivenheder der er sket på motorvejen. Motorvejen er et bevægelses rum og man må bruge faste holdepunkter for at orientere sig, de store tankstationer er det vigtigste holdepunkt mens skilte, broer, udfletninger og afkørsler også kan fungere som et pejlemærke. [Dahl, 2008 s.29]

*“I nordgående spor ved Fuglsang **Rasteplass** var en lastbil fyldt med spagnum af ukendte årsager kommet i slinger og væltet, og indholdet var spredt ud på motorvejens første vognbane og i nødsporet.”*  
Horsens folkeblad, 23.12.08 s.14 “Brand og Spagnum

Flere af disse overskrifter, hvor rasteplassen fungerer som orientering, samt størstedelen af de overskrifter der direkte relaterer sig til en rasteplass tegner et negativt billede. Overskrifterne drejer sig om ulykker eller forbrydelser såsom smugling, røveri og brande.

Blandt artiklerne findes også et eksempel på hvordan stedsbegrebet rasteplass bruges som en negativ metafor for en plads i byen. Hvilket peger på opfattelsen af en rasteplass som alt andet end et urbant rum.

*“Med disse tiltag tror jeg at Østervold vil blive til en smuk og indbydende plads, hvor folk vil slå sig ned for at nyde storheden og stilheden, frem for som det er nu, en forblæst **rasteplass** på en støjende motorvej.”*

Randers Amtsavis 16.09.08 s.2, Debat: Læ, miljø og nul biler

ION DEFINITION DEFINITION DEFINITION DEFINITION

### **Et ikke-sted**

Det billede der dannes ud fra avisartiklerne er fra flere vinkler med til at skabe en ide om rasteplassen som en urban 'bagside'. Der vil uundgåeligt opstå 'bagsider' som svarer til den urbane masse der profileres som 'for-side'. [Nielsen, 2001] Disse 'bagsider' eller overskudslandskab betegner egentlig arealer som er blevet tilovers efter planlægning – der ikke kunne bruges, endnu ikke er brugt eller som har været brugt men er blevet forladt. [Nielsen, 2001] Rasteplassen er selvfølgelig helt nøgtern set et rum der er planlagt til et formål og som også benyttes til dette formål. En anden betragtning på overskudslandskaber er at de er en del af det bebyggede miljø og samtidig ligger udenfor bebyggelsen og derfor hverken kan betegnes som by eller land. Motorvejskonstruktion selv er desuden del af byens bagside og heller ikke hverken by eller landskab. [Nielsen, 2001] Derfor findes det relevant at diskutere rasteplassen med udgangspunkt i bytypen *overskudslandskab*.

I et overskudslandskab er der potentiale for offentlig aktivitet – den alternative offentlighed. Den alternative offentlighed er baseret på individets udfoldelse og ud fra præmisser der er selvopstillede. [Nielsen, 2001] Man kan sige at det danner rum for subkulturelle aktiviteter. Til en vis grad kan man allerede se sådanne aktiviteter udfolde sig på rasteplassen. Et eksempel på dette er 'dogging' hvor fremmede mennesker mødes for at dyrke sex i den fri

natur og hvor smugkiggere ofte er velkomne. Anonyme områder, som udover rasteplassen også kan være skove, parkeringspladser, parker og strande, kommer således til at danne ramme om en fantasi-udlevelse. Møderne aftales over internettet, hvilket giver de aktive en anonymitet og mulighed for at lege med deres identitet. [dogging, www]

Det alternative offentlige liv kan ikke fuldstændig deles fra det primære offentlige liv, som er det man finder i de urbane forsider. [Nielsen, 2001] De to offentligheder kan således godt sameksistere. På rasteplassen kan man ligeledes finde både primær og alternativ offentlighed. De aktiviteter der er forbundet med kiosk, restaurant og tankanlæg er en del af den primære offentlighed, som er scenografisk og kontrolleret, samt steder hvor individet aktiveres gennem forbrug af serviceydelser. Mens parkeringsarealet og til dels også de grønne picnicområder vil danne ramme om den alternative offentlighed og således også kunne betegnes overskudslandskab. Rasteplassens overskudslandskabsfamilie er overskudsfladen, som er det hyppigst fremkommende overskudslandskab. [Nielsen, 2001]

Karakteren af en rasteplass, som et rum man passerer igennem og hvortil man ikke har nogen relationer, men hvor man antager en identitetsløshed og mulighed for at spille et rollespil, er desuden med til at definere det

TEORI TEORI TEORI TEORI TEORI TEORI TEORI



som et ikke-sted. Et ikke-sted (non-place) er et rum hvor der ikke er nogen relation, historie eller identitet. [Augé, 1995] I enkelte tilfælde forsøger rastepladser dog på sin måde at danne en identitet ved at bygningen gøres unik og placeres nær et fortidsminde som udstilles. Overordnet bærer karakteren dog præg af ensartethed og det er ikke indtrykket at nogen rastepads skaber en speciel relation til den rejsende, ud over den rutine der kan være dannet ved at besøge en bestemt rastepads på sin tur. Rastepladserne er afgørende for at man kan foretage en rejse på motorvejen og trods deres ringe kvalitet, både æstetisk og gastronomisk, bliver de alligevel en del af den rejsendes liv. [Dahl, 2008]

Ikke-steder dannes af informationer, på skilte, reklamer osv., hvilket på en måde fungerer som deres brugsanvisning. Hvis man på en rastepads forsøger at afbillede lokalområdet ved at sælge lokale varer, give information om nærliggende turistattraktioner etc. gives der indtryk af et sted som egentlig ikke er tilstede på rastepadsen. De fleste vælger ikke at besøge det afbillede lokalområde men kommer i stedet til rastepadsen igen og igen – der tegnes således et abstrakt billede af et sted. [Augé, 1995] Motorvejen og rastepadserne er del af det sociologen Henrik Dahl betegner 'Transportdanmark'. Denne del af Danmark, der er opstået op igennem det 20. århundrede, er derfor blevet udeladt fra den danske selvforståelse og er ikke blevet afbilled-

et i kunst eller begrebsliggjort. Det kan derfor være svært at tolke sine egne erfaringer og oplevelser i forbindelse med disse rum – de er en del af den usynlige verden. [Dahl, 2008]

De funktioner og services man kommer til på rastepadsen danner ramme om et sted hvor den primære offentlighed forefindes – det er forsiden af rastepadsen. De andre arealer som følger med, som konsekvens af disse servicefunktioner, parkeringspladser og til dels de grønne områder, er derimod hvad man kan kalde et overskudslandskab eller ikke-sted.

TEORI TEORI TEORI TEORI TEORI TEORI TEORI TE

I al den tid hvor mennesker har bevæget sig fra sted til sted må det formodes at der har været en eller anden form for raste mulighed undervejs på rejsen.

Landevejskroer og færgersteder var middelalderens officielle svar på rastepladser. Der blev udviklet et helt netværk af kongeligt privilegerede kroer der skulle sikre de vejfarende en vis tryghed på deres rejse. Beliggenheden af kroerne blev fastlagt ved lov i det 16. Århundrede. Det blev bestemt at der på Sjællands alfare veje skulle ligge en kro for hver to mil. [Landevejskro, www]

Hærvejen er Danmarks ældste 'hovedvej' som kendes fra middelalderen men som sandsynligvis går helt tilbage til oldtiden. Vejen fungerede som eksportvej for handel og rejsevej for pilgrimme, hvilket kan sammenlignes med lastvogne og turister i dag. De rejsende har haft basale behov såsom søvn, mad og afslapning. Da rejsetempoet dengang var langsommere, og man ikke kunne nå frem på en enkelt dag, var behovet langs vejen endnu større end i dag. Der fremkom derfor forskellige steder langs vejen. Disse har bl.a. haft funktion som rastemulighed, men også distributionscenter. Dette være sig byer, som Jelling og Viborg, kirker og kroer. [Longe, 2004]

### Sideanlæg 1974

Det overordnede motorvejsnet – "det store H" i Danmark er anlagt efter en overordnet idé og plan der blev udformet allerede i 1936. Denne opstod efter forbillede af motorvejen som type der opstod i 1920'erne i USA og Italien. [Egebjerg og Simonsen, 2002, ss. 11-14] Motorvejen blev imidlertid udbygget sporadisk og kun på kortere strækninger hvor der var et konkret behov. I 1974 var der anlagt 297 km af de i alt ca. 900 km der var planlagt og som skulle færdigudbygges frem til 1990. [Vejdirektoratet, 1974]

Det var således først i 1974 der kom en strategi fra Vejdirektoratet for etablering af sideanlæg langs motorvejene. Udvalget til arbejdet var nedsat i 1966 og indtil det tidspunkt var der kun etableret få anlæg til glæde for de rejsende. Udsigterne til et mere omfattende motorvejsnet gjorde at der opstod et behov og en efterspørgsel for at etablere sideanlæg. [Vejdirektoratet, 1974] Til trods for at man ikke havde nogen forudgående erfaringer med rastepladsbyggeri valgte man at udarbejde en overordnet plan for rastepladserne der både bestemte hvorledes de skulle fordeles, samt principper for udformning. Det var således målet at alle anlæg kom til at passe ind i helhedsløsningen og der blev sikret en sammenhæng. [Vejdirektoratet, 1974]

Hovedtrækkende i udvalgets vurdering findes i appendiks B.



### Info-teria 1990'erne

Den sideanlægstype der i dag betegnes *rasteanlæg med info-teria* var ikke del rasteplads konceptet i 1974. Muligheden for at etablere bygninger med kiosk på de mellemliggende rastepladser var dog åbnet da man allerede på det tidspunkt kunne se at der ville opstå et sådant behov [Vejdirektoratet, 1974].

I 1985 blev der udskrevet en arkitektkonkurrence for at tegne en bygningstype som skulle fungere som servicecenter for de rejsende på landets motorveje. Der skulle kunne serveres lette retter samt udbydes service i form af vej-information [Info-teria, www]. Bygningerne skulle have midlertidig karakter og alle skulle bygges efter samme princip om end de er af forskellig størrelse og udformning. [Info-teria, www]. De udtjente og midlertidige træbygninger afløstes i slutningen af 1990'erne af en ny info-teria bygningstype med pyramideformede tage, aluminiumsbeklædte facader og et udtryk der har slægtskab med bilerne. [Pedersen & Wagner, 1997] Disse bygninger har dog også et noget robust, barak lignende udtryk, som er yderst kendetegnende for de danske rastepladser.

I forbindelse med de nye info-teria bygninger beskrev Vejdirektoratet krav og ønsker til denne type sideanlæg, i en manual for rasteanlæg med info-teria fra 1997. [Pedersen & Wagner, 1997] Hovedpunkterne er listet i appendiks B.

### Vision for 2010

Sideanlægsstrategi fra 1974 blev i 2000 taget op til revision, da man fandt at den stod over for en række udfordringer og derfor ikke længere var tilstrækkelig. Den nye sideanlægsstrategi er udformet som en vision for 2010 og kaldes "service til de rejsende – i pagt med samfundet". [Vejdirektoratet, 2000b]

Kort fortalt dækker denne vision at alle trafikantgruppers behov, uanset formål og trafikform, tilgodeses i det serviceudbud der er på sideanlæggene. Formålet er at de rejsende benytter sideanlæggene fordi det er vigtigt for trafiksikkerhed og fremkommelighed. Ud over at tilgodese de rejsende skal sideanlæggene også underlægges den overordnede samfundsorden. Fx hensyn til miljø, dialog med interessenter og integration af danske vejnet i europæiske vejnet. [Vejdirektoratet, 2000b] Hovedtrækkene i sideanlægsstrategien er listet i appendiks B.

Nutidig info-teria bygning



Visionen om "service til de rejsende – i pagt med samfundet" nærmer sig sit mål år – 2010. Flere af intentionerne er dog endnu ikke fuldbårte og findes stadig som hovedproblematik i arbejdet med de danske rasteplasser. Disse aktuelle fokusområder er klarlagt gennem Transportministeriets Vejgodsstrategi [Transportministeriet, 2008] og Vejdirektoratets rapport om status og udvikling af statsvejnettet som udgives hvert år [Clausen, 2008].

Der skal, ifølge Vejgodsstrategien, ligeledes udarbejdes en udbygningsplan for de danske rasteplasser. Denne skulle have været offentliggjort i slutningen af 2008. Udbygningsplanen vil fokusere på hvorledes kapaciteten kan øges for at opfylde fremtidige behov. Det fremhæves at tryghed er et centralt begreb både for transporterhverv og privatbiler. Derudover bør der ses på spørgsmålet om rasteplasser i bredere forstand – evt. brug af havnearealer til rast. [Transportministeriet, 2008]

#### **Rasteplasser nedlægges – serviceanlæg planlægges**

Den aktuelle disposition af sideanlæg er lidt anderledes end den der blev foreslået i 1974. De tre typer sideanlæg er fordelt således at info-tertia/serviceanlæg ligger med ca. 50 km interval, mens rasteplasserne ligger for hver ca. 25 km. [Rasteplass, www] Den fremtidige indsats lægges på de større bemandede sideanlæg og der nedlægges derfor ubemandede rasteplasser. Dette skyldes formentlig

de regnede med at holde ind. [Ugens erhverv, 2007] Alternativt parkerer de udenfor de afmærkede arealer hvilket skaber trafikfarlige situationer. [Transportministeriet, 2008]

Køre-hviletidsreglerne for pauser og hvil er [International Transport Danmark, 2007]:

- En pause er en periode som kun benyttes til rekreation
- Efter en samlet køretid på 4,5 timer skal der holdes 45 min pause
- De 45 min kan deles op over perioden, første pause mindst 15 min
- Et hvil er en sammenhængende periode hvor man frit kan disponere over sin tid.
- Senest 24 timer efter en hvileperiode skal en ny hvileperiode påbegyndes enten som regulær daglig hvil eller reduceret daglig hvil
  - Regulær hvil: Mindst 11 sammenhængende timer, eller 12 timer der kan deles op med første hvil på min. 3 timer
  - Reduceret hvil: Mindst 9 timer, dog højst 3 reducerede daglige hvil mellem to ugentlige hviletider.
- Senest efter 6\*24 timer efter sidste ugentlige hvil skal der holdes et ugentligt hvil
- Ugentligt hvil holdes enten som regulært hvil eller reduceret hvil

også at disse er mere utrygge. Fremover skal der højst være 30 km mellem rastemulighederne og anlæggene skal være større og af bedre standard således de kommer på niveau med rasteplasser i Schweiz, Tyskland og Frankrig. [Transportministeriet, 2008]

#### **Kapacitetsproblemer**

Nedlæggelse af rasteplasser før nye rasteplasser er anlagt, kombineret med regler om køre-hviletid giver problemer. Tiden der er indlagt i reglerne er et uomgængeligt mål for at holde hvil og rasteplasserne spiller således en central position. Det er ofte ikke muligt for chaufførerne at holde de pauser de skal, men de er nød til at køre videre til den næste rasteplass da der ikke er plads hvor

- Regulært hvil: Mindst 45 timer
- Reduceret hvil: Mindst 24 timer, kun muligt efter uge med regulært hvil. De resterende timer op til 45 timer skal efterfølgende kompenseres ved afholdelse indenfor 3 uger.

Kapacitetsproblemerne rammer ikke kun transporterhvervet men også den almene befolkning. Personbilerne oplever hovedsagligt problemer i ferie og helligdage. [Clausen, 2008] Problemerne med kapacitet er endvidere et voksende problem. Man forventer en stigning på 70-90% i vejtrafik, og større vækst på det overordnede vejnet, således at der er risiko for alvorlige kapacitetsproblemer på

## STATUS 2009

"det store H" i 2030. [Transportministeren, 2008] Besøgsraten på sideanlæggene er ganske høj, i 2007 kørte knap hvert 11. køretøj, der passerede et sideanlæg, ind på det. Antallet af køretøjer der i gennemsnit besøger henholdsvis serviceanlæg og rasteanlæg er således [Clausen, 2008]:

- Serviceanlæg: ca. 15 mio.
- Rasteanlæg: ca. 50 mio.

### Funktionelle og forældede anlæg

Mange af de uofficielle anlæg er ligeledes opstået i takt med nedlæggelsen af små rastep-ladser og øget trafikmængde. Disse pladser ligger ikke så naturskønt og er mere urbane. McDonalds og andre hurtige spisemuligheder er dominerende. [Arent, 2006] Dette kan være et udtryk for at der er mere fokus på profit og funktionalitet end på at skabe en reel hvilemulighed.

På de officielle serviceanlæg er det imidlertid også funktionaliteten der er øverste prioritet. Dette understreges af følgende kommentar taget fra en mailkorrespondance med Jens Pedersen, ansvarlig for sideanlæg langs statsvejnettet, fra Vejdirektoratet:

*"Forudsætningen for at de rejsende får en god oplevelse på rasteplassen, er at "trafikmaskinen" fungerer godt... i DK tilstræber vi at den skal være selvforklarende. Funktionaliteten skal være i orden man må ikke være bange for at køre ind på stedet eller sidde og*

*være nervøs for at komme ud igen"* Jens Pedersen, Vejdirektoratet

Jens Pedersen forklarer yderligere at der fokuseres på det funktionelle og at den urbane fornemmelse/oplevelse forventes at opstå i takt med knopskydning af funktioner.

Sideanlægsstrategi 2010 til trods arbejdes der umiddelbart stadig efter principperne i strategien fra 1974 når der udarbejdes planer for sideanlæg. Et eksempel på dette er skitserne til udvidelse af sideanlæggene Kildebjerg og Lillebælt, som skal udvides i forbindelse med udvidelse af motorvejsstrækningen mellem Odense og Middelfart. Her adderes flere parkeringspladser til det eksisterende anlæg,

således anlægget forlænges efter samme rytme. Der bygges endvidere ekstra toilet og evt. kiosk i forlængelsen [Korsgaard & Larsen, 2008] Sideanlægsstrategien for 2010 virker altså mere som en addition til principperne fra 1974 og der er altså ikke foretaget en egentlig vurdering af kvaliteten i de eksisterende anlæg men blot udarbejdet en strategi der bygger på akutte problematikker – men som ikke ser frem og således fremtidssikrer sideanlæggene.

### Miljømæssige tiltag

Der blev i efteråret 2008 indledt en 3 års forsøgsperiode med modulvogntog. Kapaciteten i disse køretøjer er tre gange så stor som i almindelige vogntog. De er imidlertid også 6,5m længere. Dette har konsekvenser for sideanlæggene, hvor parkeringsarealerne ikke er lange nok, og der er udpeget en række eksisterende knudepunkter der tilpasses modulvogntog. [Clausen, 2008] Efter forsøgsordningen vil modulvogntog sandsynligvis blive mere permanente og der vil således opstå et større behov for sideanlæg der har kapacitet til dem.

Hovedgevinsterne ved at indføre modulvogntog er at antallet af køretøjer nedbringes, da der kan transporteres mere i hvert vogntog. Hvilket udover at modarbejde kapacitetsproblemerne også er gavnligt for miljøet. Transport er på den ene side grundlaget for velstand og velfærd men også en samfundsmæssig

udfordring i forhold til negativ påvirkning. I vejgodsstrategien der blev fremlagt i 2008 er der således en diskussion af hvorledes CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikel udledning kan nedbringes. [Transportministeret, 2008] Der er allerede sket meget på disse områder, men er alligevel behov for en øget indsats de kommende år. Nogle af de tiltag der kan have indflydelse på sideanlæggene er forsøg med alternative brændstoffer såsom brint, el og hybrid biler.

JS 2009 STATUS 2009 STATUS 2009 STATUS 2009

Rastepladsen er der hvor man kan holde ind og holde en pause når man kører på motorvejen eller landevejen. De er hjørnesten i servicekonceptet for det danske vejnet og væsentlige for at opretholde trafikikkerhed og tilfredshed for de rejsende.

Vejdirektoratet er den overordnede ansvarlige for anlæg og planlægning. Drift og vedligehold er udliciteret til private. Der findes også ikke-statslige anlæg i nærheden af vejene, disse ligger dog ikke i direkte tilknytning til vejen og har en noget mere kommerciel karakter.

Sideanlæg er den overordnede betegnelse for forskellige typer områder langs vejen, fælles for alle er dog at der er plads til at raste – en rasteplads. De af områderne der udfylder flere funktioner ses således som bestående af flere lag der supplerer rastefunktionen.

Rastepladsen er sammen med afkørsler, broer, skilte og udfletninger de eneste faste holdepunkt i et rum for mobilitet, vejen, hvor alt andet er i konstant bevægelse. Dette tempo skift fra 110/130 km/t til 0 km/t betyder en fysisk manifestation af rummet, rastepladsen. Den rumlige bevidsthed bliver således større på rastepladsen og der stilles særlige krav til skala og rumlighed.

Dele af rastepladsen kan, trods denne stedsliggørelse, betegnes som ikke-sted (non-place). Da det konstant gennemstrømmes af rejsende

udviser dog flere gode initiativer som der ikke følges op på i indholdsbeskrivelsen eller i udførelsen af rastepladser langs landets veje, hvor Vejdirektoratet selv udelukkende fokuserer på 'trafikmaskinen'.

Antages et bredere perspektiv på den trafikale situation i Danmark og dennes betydning for rastepladserne viser der sig en række konkrete og aktuelle udfordringer. Øget mobilitet har betydning både for den samfundsmæssige situation rastepladserne indgår i, men betyder også kapacitetsproblemer på de eksisterende rastepladser. Lastbilschauffører er tvunget til at holde pauser ved bestemte tidsintervaller og tid bliver for dem et mål i besøget på rastepladsen. Rastepladsen kan desuden, for en chauffør, være det eneste rum dagen lang hvori han ikke er i bevægelse – hvilket giver rastepladsen en helt central position.

Miljø er en anden hovedpille i den danske transportsektor, hvor der er stort fokus på at nedbringe udslippet af CO2 og andre forurenende stoffer. Der stilles ikke direkte krav til rastepladserne, men der er i den seneste tid opstået en interesse for bl.a. tankanlæg til alternative brændstoffer.

## OPSAMLING

der ikke har nogen egentlig relation til rastepladsen som i sig selv heller ikke indeholder historie eller identitet. Dette gør det ligeledes til et overskudslandskab hvilket er rum for en alternativ offentlighed. Der foregår således også mere eller mindre ønskede aktiviteter på rastepladserne såsom kriminalitet og møder mellem tilfældige for at dyrke sex – rastepladsen skaber altså rum for subkulturer.

Vejdirektoratets arbejde med rastepladser på det strategiske plan er begrænset. Første redegørelse er fra 1974 og først i 2000 blev der foretaget en gentænkning i visionen "service til de rejsende – i pagt med samfundet". Denne vision findes dog noget overfladisk og til tider selvmodsigende. Visionens overskrifter

Rastepladsen er kulturelt forskellig fra land til land, se appendiks A. I projektet undersøges den danske form for rasteplads.

Rastepladser findes langs det samlede statsvejnet. Dette projekt beskæftiger sig udelukkende med de rastepladser/sideanlæg der ligger i tilknytning til motorvejen.

Projektet begrænses desuden til motorvejs-hovedstrukturen – det store H. Denne struktur danner hoveddistributionsåre og det er især her der opleves kapacitetsproblemer.

Der arbejdes med at gentænke det statslige rastepladsbegreb, hvilket er de rastepladser der ligger med egen afkørsel fra motorvejen og ikke i forbindelse med andre afkørsler eller blot i nærheden af motorvejen.

Der tages ikke direkte afsæt i Vejdirektoratets strategi og tilgang til rastepladser, disse foregående ideer om rastepladsen bruges udelukkende som informativt grundlag for projektet.

Det er bevidst at økonomiske argumenter kan ligge til grund for mange af de prioriteringer Vejdirektoratet tager. Der tages dog ikke direkte hensyn til økonomiske aspekter i dette projekt. Projektets mål er at bibringe nye perspektiver som sandsynligvis også kan placere rastepladserne i en ny økonomisk sammenhæng.

Der udarbejdes en strategi for distribution af fremtidige rastepladser. Parkeringsanlægge bearbejdes på hvad der svarer til et dispositionsforslag og pladsen, rastestedet, bearbejdes som et skitseforslag.

Der arbejdes med udredning af generelle potentialer for den fremtidige rastefunktion. Disse potentialer eksemplificeres på en specifik case.

Da der i projektet er fokus på rum og oplevelse behandles tekniske aspekter udelukkende på et overordnet niveau og ud fra sund fornuft betragtninger.

## AFGRÆNSNING & PROBLEMSNING

Hvordan kan **rastemuligheden** langs motorvejen **gentænkes** således den forholder sig til et **nutidigt samfund** med **øget mobilitet** og udformes med henblik på at **fremhæve** denne **situations potentiale?**

## **2. *MOTORVEJ***

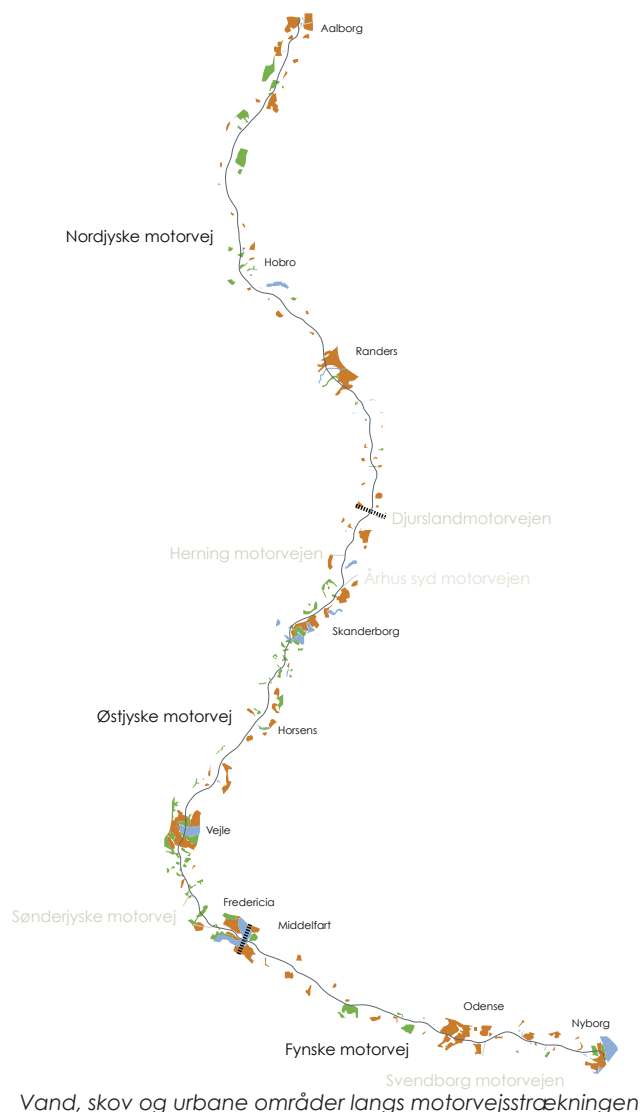


Rastepladsen er et sted der eksisterer som et produkt af motorvejen og det er denne kontekst rastepladsen først og fremmest forholder sig til. Følgende kapitel beskæftiger sig med hvilken rolle motorvejen spiller i forhold til rastepladsen og definerer typologien for den nye rasteplads således den relaterer sig til motorvejen.

Infrastruktur betragtes ofte som et udelukkende funktionelt rum, hvis vigtigste rolle er at gøre det muligt at komme fra et sted til et andet hurtigst muligt. Infrastrukturen er imidlertid mere end det, det er et sted hvor folk tilbringer meget tid og hvor de omgivelser man passerer igennem opleves visuelt. [Calabrese & Houben, 2003, s.12] Denne mere menneskelige dimension af infrastrukturen har længe været overset, men er begyndt at komme i søgelyset. Hvilket umiddelbart er tæt relateret til tendenserne i samfundet - infrastrukturen er det overordnede strukturerende element og den konkrete oplevelse er determinerende for det arkitektoniske udtryk. Infrastrukturen som "a room with a view", er fokus for den følgende analyse.

Med særligt fokus på at kortlægge de omgivelser man passerer igennem, disses betydning for køreoplevelsen og rytmen, er der foretaget en registrering af køreturen mellem Nyborg og Aalborg.

Den anvendte metode er at udsynet gennem forruden er fotoregisteret. Dette er praktisk udført ved at et kamera blev fastmonteret på bagsædet af en bil og indstillet i en auto-funktion der tog et billede hvert 3 min. Turen kørtes efter gældende hastighedsgrænser og ved at følge den øvrige trafik og forhold, som i øvrigt ikke gav anledning til væsentlige hastighedsnedsættelser.

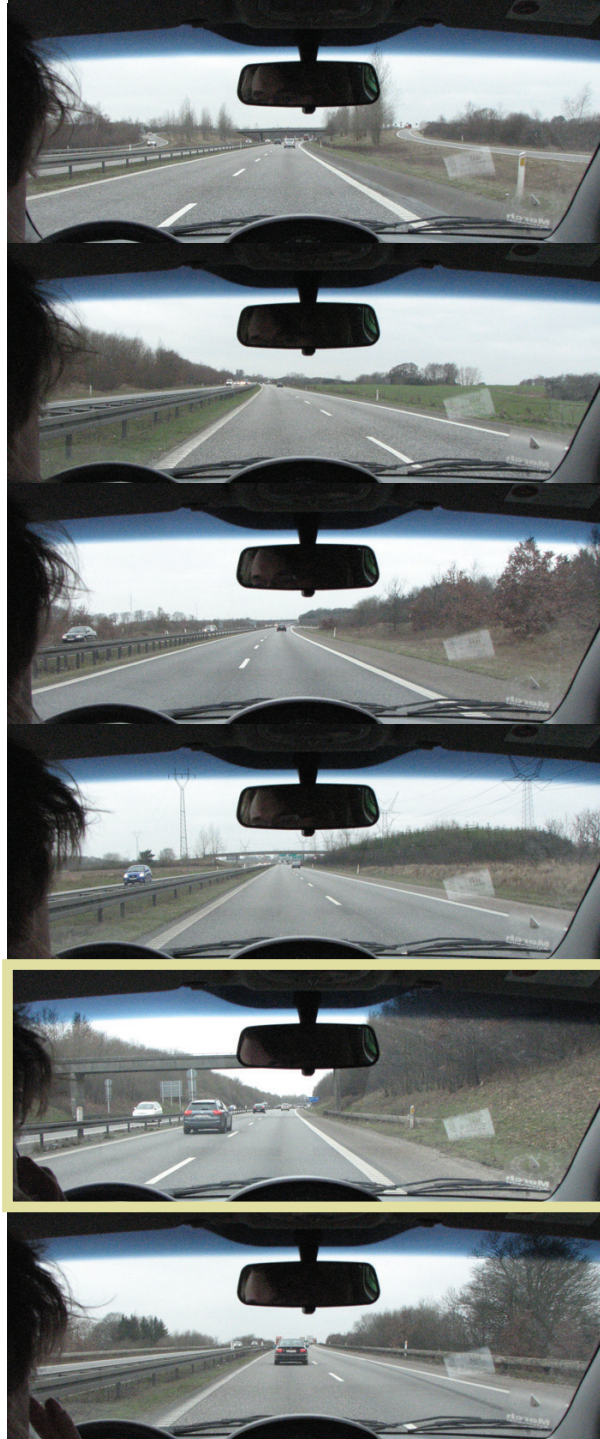
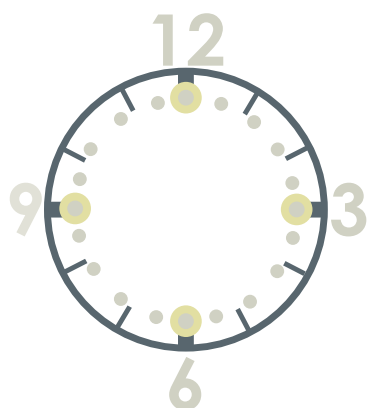


Vand, skov og urbane områder langs motorvejsstrækningen

# ANALYSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE



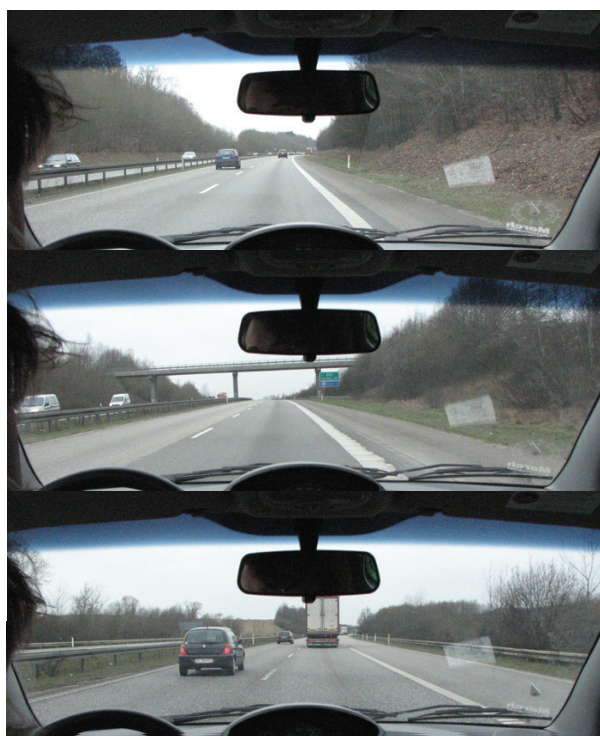
Der er valgt et tidsinterval da dette i højere grad beskriver den oplevede rytme end et distancebestemt interval, hvilket er det andet alternativ, ville gøre. Der er taget 20 billeder i timen og i alt 46 billeder. I fremvisningen er billedet fra hvert 15 min fremhævet med en gul linje omkring. Udsnippet i billedet samt intervallet er meget præcist og uændret gennem de 46 billeder. Det er derfor det ændrede motiv der fokuseres på i den følgende analyse. Analysen søger at afdække karakteristika der kan fungere som kendemærker når man bevæger sig på motorvejen. Kendemærker er elementer der fanger trafikantens opmærksomhed og således påvirker oplevelsen. For den trafikantgruppe der har kørt strækningen før og således allerede har lagt mærke til kendemærkerne vil de udover at påvirke oplevelsen også fungere som en indikation for hvor man er på sin rute.



## OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE

Analysen tager ikke et direkte metodisk udgangspunkt, men tager inspiration i "Learning from Las Vegas" [Venturi, Brown & Izenour, 1977]. Grundideen heri er at arkitektur ikke nødvendigvis er form men også kan være anti-rumlig og bestå af vartegn der henviser til noget andet som fx skilte, billboards og repræsentativ arkitektur. Langs en vej, hvor hastigheden er høj, kommunikerer der ofte gennem vartegn da disse er lettere aflæselige end egentlig form. Vartegn inddeles i tre typer; symbol, ord og arkitektur. [Venturi, Brown & Izenour, 1977].

Der kan med udgangspunkt i dette udpeges tre grupper af kendemærker, som her defineres i relation til motorvejen.





### Ord

Det der kommunikeres via skilte, som også kan indeholde afbildninger. Langs motorvejen kommunikeres især om trafikafvikling via skilte. Der findes dog også enkelte skilte som informerer om udbygning af områder, koncerter etc. (der er i denne registreringer ikke eksempler på dette)

### Symbol

En mere skulpturel kommunikation, som virker yderst iøjnefaldende. Kan både være særegne bygninger, i en form der normalt ikke forbindes med en bygning, eller egentlige skulpturelle elementer.

### Arkitektur

Formen i sig selv er fremtrædende og fungerer som et vartegn. Dette kan både være på bygninger, landskab og selve vejanlægget.

Der er i de 46 billeder identificeret ni forskellige typer af karakteristika som fungerer som kendetegn. De ni karakteristika kan placeres i de tre kategorier vejen, urbanitet og landskab.

### Vejen

- På vejen
- Skilte
- Broer

VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL O



### Urbanitet

- Bygninger
- Symboler
- Opmagasineringsplads

### Landskab

- Terræn
- Beplantning
- Udsigt

Der kan i et enkelt billede godt forekomme mere end et af ovenstående kendetegn. Det er i den forbindelse væsentligt at have for øje at registreringen arbejder med stillbilleder, mens den egentlige oplevelse er mere fly-

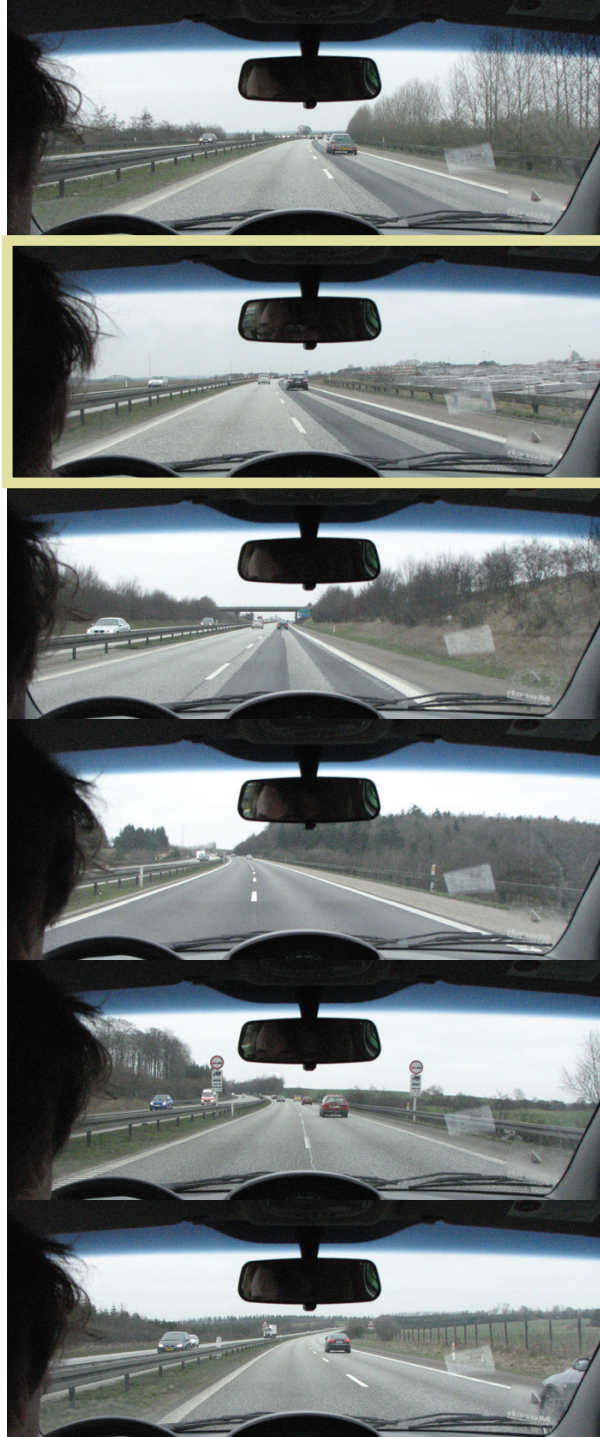
dende og i konstant bevægelse. Det kan således også forekomme at elementer der i denne analyse er karakteriseret som et kendemærke ikke vil fungere som sådan når man kører på motorvejen. Med udgangspunkt i mange erfaringer med at køre på motorvejen vurderes det dog at de oplyste kendetegns typer findes på strækningen.

### Vej

Der er fundet tre elementer som har relation til vejen og som kan udgøre et kendemærke. Disse kendemærker er tæt forbundet til trafikafviklingen og har alle en funktionel rolle.

Der kan være træk ved selve vejen der fungerer som et kendemærke og det er således selve formen der er vartegn. Dette kan være ud- og sammenfletninger samt af- og tilkørsler eller det kan være specielle træk ved selve vejen. I denne registrering er der fx et eksempel på en særlig afmærkning i belægningen der skal sikre afstand mellem bilerne. Et kendemærke kunne imidlertid også være at vejen på steder har 3 spor, i stedet for de 2 spor der er mest almindeligt.

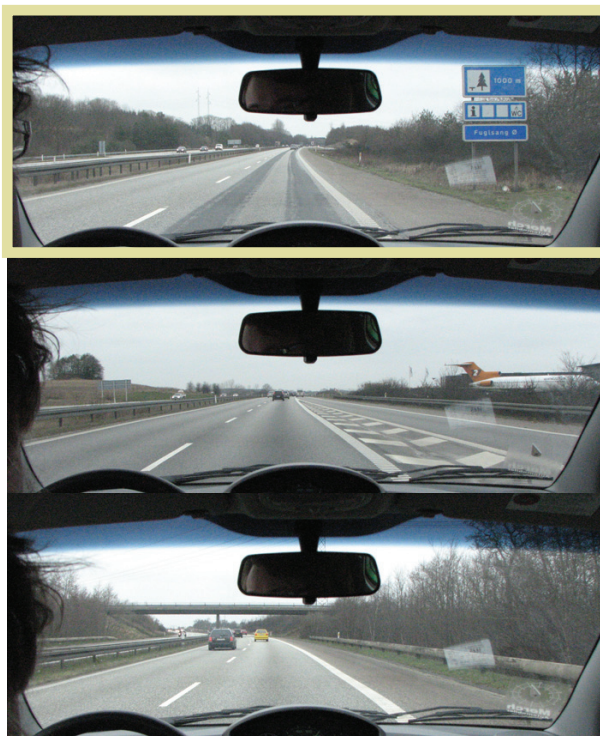
Skiltningen er medvirkende til at guide trafikanten. De før nævnte karakteristika ved selve vejen, såsom sammenfletninger og afkørsler, bliver forvarslet gennem skiltning. Skiltet er således en repræsentation der forbereder trafikanten på hvorledes han skal forholde sig længere fremme. Der skiltes til



## OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE

samme sted flere gange, således man er godt forberedt til den kommende situation. Selve skiltet er således et vartegn i og med at det henviser til en fysisk situation eller begivenhed ved vejen længere fremme.

Broen er et element der medvirker at anden trafik kan krydse motorvejen. Den relaterer sig derfor ikke til de to andre trafikale kendemærker. Broen er samtidig heller ikke noget man som trafikant på motorvejen skal forholde sig til, man kan blot passere under og fortsætte sin færd. Broen indrammer imidlertid rummet omkring motorvejen og er meget markant for den oplevelse man som bilist har og de bliver derfor et markant vartegn. Da den del af broen man ser fra motorvejen er løsre-





vet fra selve trafikafviklingen ses der mange forskellige udformninger på broer langs motorvejen. Det er således broen i sig selv der er vartegn.

### Urbanitet

Denne kategori er den af de tre der er mest relateret til arbejdet i "Learning from Las Vegas". Der henvises til de tre typer af vartegn som en måde at formidle et budskab om de omgivelser man passerer igennem og til dels med et kommercielt formål.

*Bygninger* i sig selv kan fungere som kendemærker i og med at man, hvis man har kørt turen før, kan genkende bygninger og således har en fornemmelse af hvor langt man er kommet. Hvis ikke bygningen indeholder nogen symbolværdi eller der, i forbindelse med bygningen, er skiltet vil man imidlertid ikke have nogen fornemmelse af dens formål og den vil således ikke udgør et vartegn men blot et kendemærke.

Der findes mange *symboler* langs motorvejen, som placeres i den urbane kategori da de som oftest står i forbindelse med bygninger og fungerer som et vartegn for disse bygninger. Dette er fx en vindmølle ved Vestas og en boing 727. Denne måde at henvende sig til motorvejen og dennes bilister er meget bevidst og der lægges stor vægt på kommunikationen til de mange forbigående.

VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE



Typen af kendemærker der er blevet kaldt *opmagasineringsplads* kan ligeledes være meget bevidst i sin kommunikation til trafikanterne. Hvor der opmagasineres men samtidig udstilles fx lastbiler eller både. Grundet den høje hastighed man bevæger sig med har man ikke mulighed for at skelne de enkelte udstillede elementer, men det kan fange opmærksomheden og få interesserede til at forlade motorvejen og køre ind og se nærmere på udvalget. Opmagasineringspladserne kan dog også virke mere som om bagsiden vendes mod motorvejen. Fx kan en stor plads hvor der opbevares stålprofiler virke som et kendemærke, da den er karakteristisk i forhold til det man ellers passerer forbi.

### Landskab

Oprindeligt er motorvejen indlagt i landskabet og urbane funktioner og områder er med tiden opstået hvor de har overtaget landskabet. Landskabet er dog stadig den mest udbredte omgivelse for motorvejen, selvom det imidlertid ikke den mest markante type. Der er dog fundet karaktertræk i landskabet som fremstår som kendemærker.

Hvis landskabet er fladt og man således kører i samme niveau som selve landskabet påvirker det ikke i særlig grad oplevelsen. Det flade landskab er det man hovedsagligt kører i og hvis *terrænet*, på et kortere stræk, former sig omkring vejen og således giver en rumlig fornemmelse skaber det et kendemærke. Også selvom det kun er på ene side af vejen.

*Beplantning* kan også danne rum omkring vejen og således skabe en virkning lig den *terrænet* har. Forskellen er imidlertid at beplantning er mere åben i bunden og også kan være mere varieret med forskellige sorter osv. Dette kan medvirke til at gøre det til et stærkere kendemærke.

*Terrænet* kan også falde, således der skabes en *udsigt*. Enten ind i en bakkedal eller ud over en by længere fremme. Landskabet er således med til at skabe en fornemmelse af det, man længere fremme møder og kan vælge at køre fra til. Udsigten er således med til at skabe et vartegn for byen.



OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL OPLEVELSE VISUEL



Det samfund vi i dag lever i er et netværks-samfund. Dette afsnit vil skabe en forståelse af dette samfund samt hvilken betydning det har for urbanisme og arkitektur. Infrastruktur og steder relateret til denne, er særligt væsentlige i netværkssamfundet. Hvorfor det teoretiske overblik skaber en forståelse af motorvejen og rasteplassen.

### Øget mobilitet

Vi befinder os i dag i en tidsalder der betegnes informationsalderen [Castells, 2005]. En betegnelse der henviser til den store mængde af kommunikation der præger vores hverdag. Den øgede kommunikation fordrer en øget mobilitet, der både kommer til udtryk virtuelt og fysisk. I modsætning til hvad man kunne forestille sig skaber telekommunikation, virtuelle netværk, flere rejser end de sparer, fordi de giver en større rækkevidde, og derfor er medvirkende til at skabe vækst i byerne og dermed fysisk infrastruktur. [Ascher, 1997]

Den øgede mobilitet afvikles via netværk, som er net af infrastruktur der forbinder forskellige udvalgte steder med hinanden, mens andre mindre værdsatte steder udelukkes fra netværket. [Castells, 2005] Dette indebærer en forvridding af samfundet i forhold til de fysiske forhold som man umiddelbart kan observere. Det er ikke længere de socio-rumlige forhold der beskriver den nutidige by men derimod de socio-tekniske konstruktioner. Samfundet er et netværkssamfund med forskel-

supermoderne æstetik er kendetegnet af høj kvalitet som er neutral, generisk og usymbolsk i udtrykket hvilket enten kan tilføje mening til et sted eller som bliver så generisk og banal at den kan placeres alle steder. [Ibelings, 2002]

### Global-Lokal

Netværkssamfundet er som sagt ikke blot en social konstruktion, men tæt forbundet med de fysiske infrastrukturer der forbinder forskellige steder med hinanden. Disse infrastrukturer er væsentlige for forståelse af netværkssamfundet og netværksbyen, som er den fysiske struktur der opstår. Infrastrukturen har også igennem litteraturen en central rolle og gives betegnelser som "spaces of flow" [Castells, 2005] og "armatures" [Shane, 2005]. I Castells betegnelsen er den mobilitetsrelaterede position central – infrastrukturen er de rum hvor bevægelsen foregår.

Modparten til disse centrale elementer er "spaces of place" [Castells, 2005] som er fikseret i tid og rum og er lokalt funderet, i modsætning til "spaces of flow" som har en global karakter. De lokale steder kan betragtes som fragmenter der forbindes af infrastrukturen. Det er herigennem at de relaterer sig til hinanden. To fragmenter der er geografisk tæt på hinanden er langt fra hinanden i netværkssamfundet hvis ikke de er forbundet med infrastruktur, mens et sted på den anden side af jorden kan være tæt på hvis der er forbindelse, fx via internet eller flyruter. [Castells, 2005]

lige lag af infrastruktur, der understøtter flow af mennesker, varer, kapital, vand, affald etc. [Graham, 2001] [Graham & Marvin 2001]

### Supermodernisme

Samfundet udtrykkes gennem den rumlige bearbejdning af det fysiske miljø. [Castells, 2005] En arkitektoniske retning der kan forbindes til et netværkssamfundet med øget mobilitet er supermodernisme [Ibelings, 2002]. Forbindelsen mellem netværkssamfundet og supermodernismen kan trækkes på flere niveauer. Der er mange sammenfald mellem de temaer der trækkes frem som centrale både i netværkssamfundet og supermodernismen, bl.a. globalisering, mobilitet og friktion-sløshed. [Ibelings, 2002][Castells, 2005] Den

Det virker utænkeligt, i hvert fald i denne del af verden, at man kan undgå at forbinde til andre lokalt funderede steder via infrastrukturer. Det er således også ud fra infrastrukturen, at hverdagen sammensættes med de aktiviteter og steder man hver især ønsker. [Graham & Marvin, 2001] De sammensættes i en individuel sekvens af oplevelser, hvilket betyder at to menneskers hverdag og by aldrig er ens. [Shane, 2005] Samfundet er således blevet mere individualiseret og mennesker er ikke så tæt forbundne mere, til gengæld har man flere og mere varierede forbindelser. Folk tilbringer ligeledes mere tid hjemme foran fjernsynet, men de samtidig også er blevet mere mobile og går mere ud for at pleje sociale forbindelser. [Ascher, 1997]

## TEORI ET NETVÆRKSSAMFUND



### **Glokale enklaver**

Der kan dog ikke foretages så entydig en opdeling mellem bevægelse (spaces of flow) og statik/sted (spaces of place). Der findes en tredje type, som refereres til som "enclave" [Shane, 2005], "non-place" [Augé, 1995] eller "glocal space" [Graham, 2001]. Her bruges betegnelsen glokale enklaver, hvilket er steder skabt udelukkende for at distribuere og betjene infrastrukturen. Da det er bevægelsen der er essentiel er der fokus på at skabe så lille friktion som muligt og de glokale enklaver relaterer sig kun til det globale flow og ikke til det sted de fysisk er placeret. [Graham, 2001] Relationen mellem individ og ikke-sted skabes gennem ord og tekst, således at man undgår at forholde sig til de fysiske omgivelser, nogle steder eksisterer faktisk kun i kraft af disse ord der beskriver dem. [Augé, 1995] Supermodernisme arbejder med denne form for autonom kontekstafhængig arkitektur og urbanisme som en konsekvens af globaliseringen. De glokale enklaver kan som konsekvens af neutraliteten placeres alle steder – de er i sig selv globale, globaliserede, da den lokale placering af uvæsentligt. [Ibelings, 2002] Mobiltelefonen er et eksempel på denne virtuelle globalisering, denne er ikke forbundet med et sted men med det individ der bærer rundt på den. [Ascher, 1997] Den rejsendes rum er arketypen på ikke-steder. [Augé, 1995] Lufthavnen er det klareste eksempel, hvor essensen af tendenserne i den globaliserede tid kommer til udtryk. I lufthavnen findes ikke kun

[Castells, 2005] Effekten af at urbaniseringen koncentrerer sig omkring infrastrukturen betyder at det urbane liv flyttes fra bycentrene og en omdefinering af det klassiske bybegreb med center og periferi. [Ibelings, 2002] Byen er i dag en noget mere kompleks, heterogen, uafgrænset og polycentrisk struktur. [Graham & Marvin, 2001]

Ikke kun i de overordnede urbane strukturer sker der en modreaktion mod tidligere tiders idealer. Det arkitektoniske udtryk er ligeledes præget af et brud. Supermodernismen vender sig mod de tendenser der er opstået i postmodernismen og vender tilbage til modernismens idealer og bygger videre på denne periodes udtryk. [Ibelings, 2002] Den supermoderne arkitektur tager ikke udgangspunkt i den kontekst den placeres i ligesom den funktion den indeholder heller ikke afspejles på ydersiden. Der indlejres heller ikke skjult mening eller budskaber i arkitekturen, det er derimod den konkrete oplevelse der er i fokus. Arkitekturen er taktil, rumlig og visuel i sit udtryk og der skabes en atmosfære der appellerer direkte til sanserne. I en verden hvor intet kan overraske er dette en nødvendig tilgang for at kunne stimulere. Der arbejdes ligeledes med at skabe sensation i arkitekturen ved at udfordre konstruktionsmetoder og teknologi, samt simplificere dens udtryk mest muligt. [Ibelings, 2002]

funktioner der relaterer sig til det globale flow, lufftrafikken, men også mange andre faciliteter, aktiviteter og steder. [Ibelings, 2002]. Der foregår således en form for urbanisering indenfor den glokale enklave som skaber en by som kan svare til den by den glokale enklave lukker sig af for, hvilket kan forekomme paradoksalt.

### **En ny urbanisme**

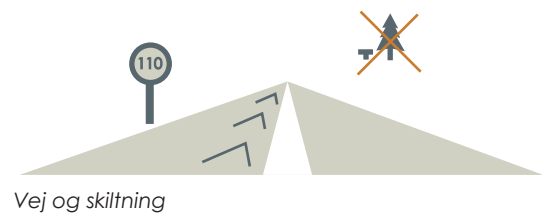
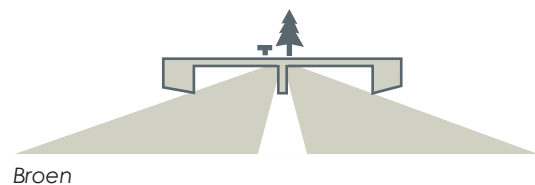
Infrastruktur og glokale enklaver kan ligeledes have en direkte effekt på de lokale steder. Hvis et sted opkobles på infrastrukturer har det større potentiale for at udvikle sig, da mange forbindelser til og fra området gør det til et sted hvor folk gerne vil fx bo eller arbejde. De mest opkoblede steder er derfor også mere værdsatte end mindre opkoblede steder.

ERKSSAMFUND ET NETVÆRKSSAMFUND ET NET

Den type rasteplass der findes langs den danske motorvej i dag er sædvanligvis ikke synlig fra motorvejen. De er som regel skjult bag en form for landskab, vold eller beplantning, der er placeret der for at fungere som støjafskærmning. Hvis rasteplassen ikke lå gemt ville den opleves som et urbant opmagasineringsområde, da den hovedsagligt består af et stort asfaltareal. Fra motorvejen henvises der til rasteplasserne via skilte og der står en reklamesøjle ved afkørslen som man kan se på afstand. Begge disse er blot vartegn for den egentlige rasteplass, men samtidig også dem der giver den klareste fornemmelse af at der er en rasteplass. Rasteplassen er således heller ikke medvirkende til at påvirke den visuelle oplevelse for bilisten på motorvejen.

Rasteplassen afskærer sig i dag visuelt fra den globale kontekst, motorvejen. Den er imidlertid et ikke-sted (se teori i kapitel 1) eller en global enklave som har til opgave at betjene det globale flow. Den bør derfor relatere sig mere til motorvejen og bibringe til en øget oplevelse for bilisten. Der er tre designobjektiver i at arbejde med den visuelle oplevelse for bilisten der kører forbi på motorvejen. [Calabrese & Houben, 2003, s.87]:

- Skaber en varieret oplevelse
- Mulighed for at lokalisere sig selv i et miljø i bevægelse
- Uddyber forståelsen for omgivelserne

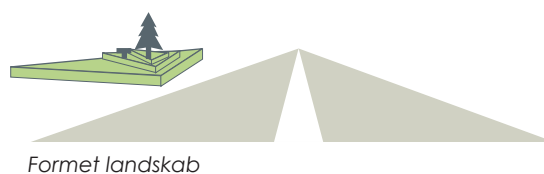
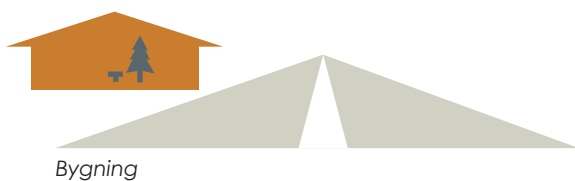


# TILGANG TYPLOGI TYPLOGI TYPLOGI TYPLOGI

De typer af karakteristika der i kapilets analyse er identificeret som kendemærker, og dermed determinerende for den visuelle oplevelse, diskuteres i forhold til deres potentiale som typologi for den nye rasteplass - en rasteplass der skal udgøre en direkte oplevelse fra motorvejen, end dem man kender i dag.

## Vejen

Selve vejen og skiltning er funktionelle elementer. De kan ikke umiddelbart bruges som rasteplass typologi, da det vil medføre en karakterændring således de ikke længere er vejen og skiltet. Broen er et element der krydser henover motorvejen uden at påvirke trafikafviklingen. Samtidig er den dog yderst nærværende for bilisten da den overdækker rummet om vejen og ligger inden for det naturlige synsfelt.



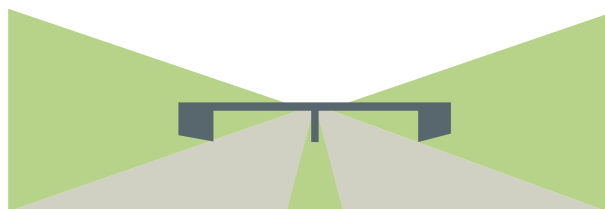
## LOGI TYPOLOGI TYPOLOGI TYPOLOGI TYPOLOGI

### Urbanitet

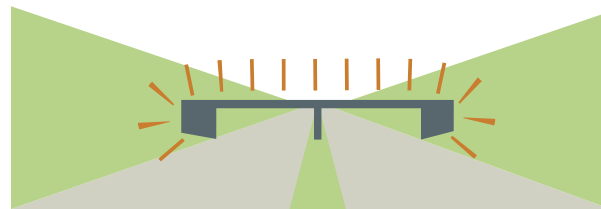
Rastepladsens bygninger kan markere den, dette vil kræve at bygningen gives et større omfang end i dag og rykkes nærmere vejen. Alle rastepladsfunktioner kan fx samles i en bygning. Bygningen, eller et andet separat element, kan skabe et klart symbol som markerer rastepladsen og gør den let genkendelig. Parkeringsarealet på en rasteplads karakteriseres som opmagasineringsplads. Der kan åbnes mere op til denne plads, således de parkerede bliver en del af oplevelsen fra motorvejen - et kendemærke hvor det statiske står i kontrast til den bevægelse man er i på vejen.

### Landskab

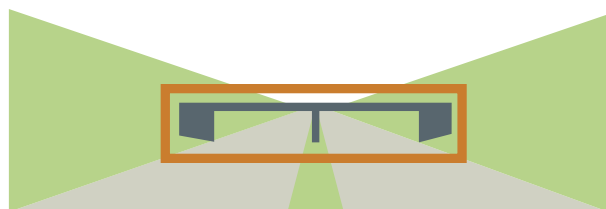
Landskab er den mest udbredte typologi omkring motorvejen, trods fremkomsten af flere og flere urbane områder. Hvis rastepladsen skal have en landskabelig typologi, må det derfor også være et mere bearbejdet/kunstigt landskab, således den kan stå frem i forhold til det omkringliggende landskab. Det kan også være en landskabsbearbejdning omkring selve rastepladsen, og således ikke en typologi til rastepladsen, men en omkringliggende kontrast eller crescendo op imod rastepladsen.



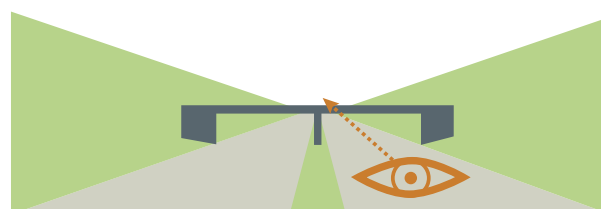
Del af vejrummet



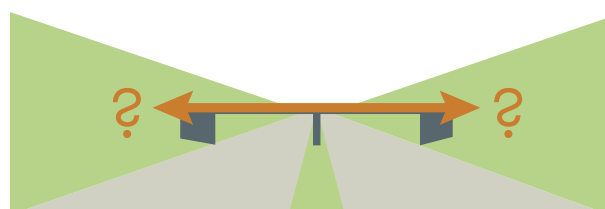
Landmark



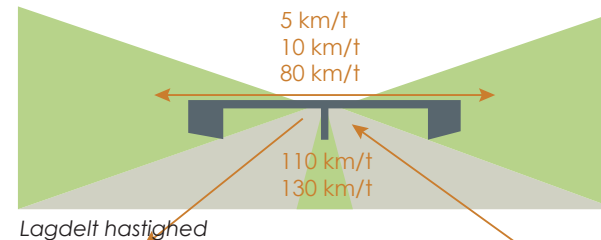
Indrammer vejen



Visuel kontakt



Fornemmelse af aktivitet



Lagdelt hastighed

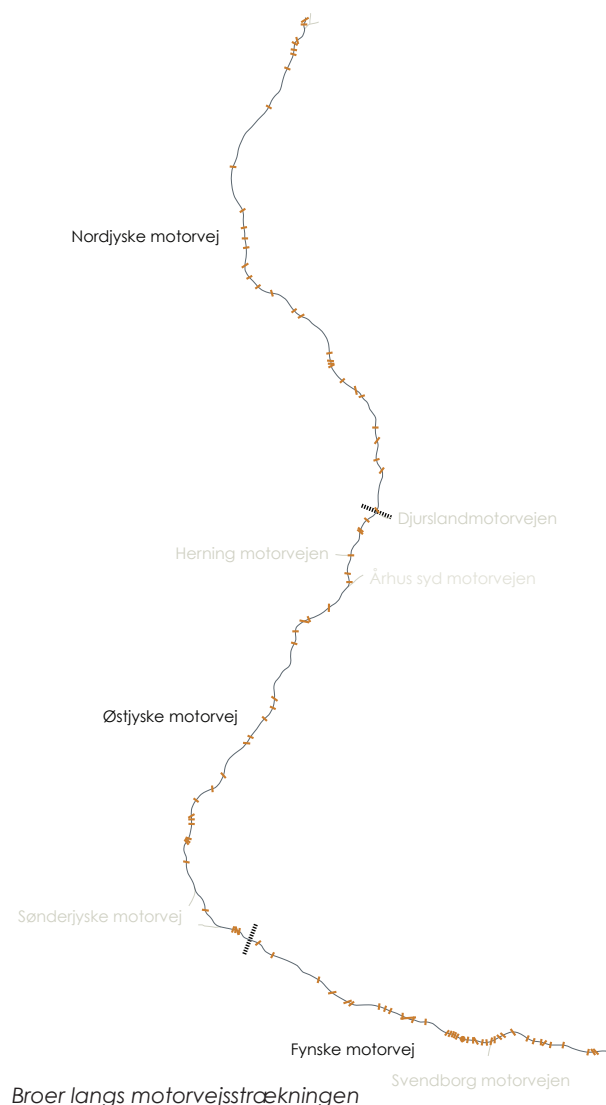
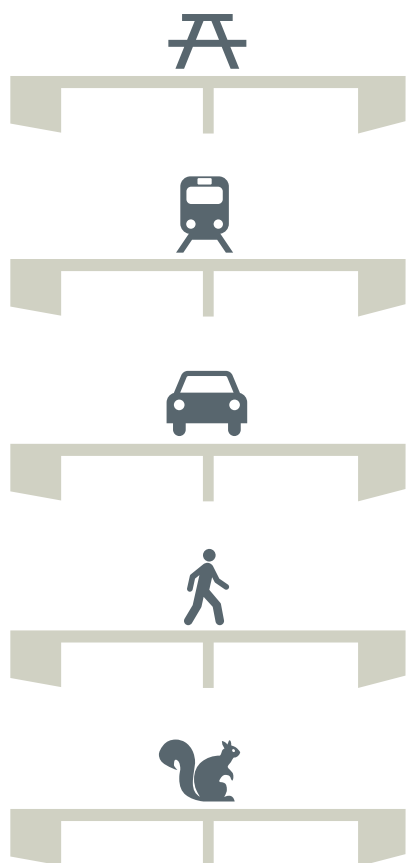
# CASE

## BROEN

Ud fra de mulige typologier er broen valgt som hovedcase for designforslaget. Broen findes at være den mest vidtgående typologi i forhold til nytænkning af rastepladsen, da den er mest integreret i motorvejsrummet og derfor har størst indflydelse på bilistens oplevelse fra motorvejen. Den nye type rasteplads kaldes rastebro.

Karakteristika ved broen, som typologi, gennemgås, for at skabe et afsæt, til at kunne definere rastebroen. Broen er et stærkt landmark, da den ligger indenfor det naturlige synsfelt for bilisten. Broen indrammer ligeledes dette synsfelt i og med at den definerer en både lodret og vandret kant omkring vejen. Allerede på lang afstand opdager man broen som

bliver større og større indtil man passerer under den. I takt med at man nærmer sig broen, vil man kunne se hvad der foregår på den og således få en fornemmelse af den aktivitet der relaterer sig til det omkringliggende område. Som oftest er broen bindeled mellem de to områder på hver side af motorvejen, afskåret af beplantning eller andet således man fra motorvejen ikke har nogen fornemmelse af hvor den fortsætter hen og hvad den forbinder. Hastigheden på broen er lavere end på motorvejen, og i det punkt hvor de krydser er der således en lagdeling af forskellige hastigheder og transportformer.



Broer langs motorvejsstrækningen

# N BROEN BROEN BROEN BROEN BROEN BROEN

Der findes udenlandske eksempler på broer der indeholder rastefunktioner i form af restauranter (se appendiks A). De danske broer er alle trafikåre og kan inddeles i fire typer – jernbanebroer, vejbroer, gangbroer og faunabroer. Jernbanen skærer sig gennem landskabet og således også henover motorvejen. Vejbroen relaterer sig mere til selve motorvejen, da mange af dem ligger i forbindelse med af/tilkøsler, derudover forbinder de ofte to urbane områder der er skilt fra hinanden af motorvejen. Gang/cykelstien ligger ofte i forbindelse med vejbroer og er sandsynlig konsekvens af at den lette trafik ikke kan afvikles på selve vejbroen. Faunapassagen er den eneste bro der trækker det landskab den forbinder med ind over vejen. Hvilket er nødvendigt for at dyrene vil bruge broen.

Broerne fordeler sig over hele motorvejsstrækningen. På de tre motorveje der indgår i analysen er der færrest broer, i forhold til vej-længden, på den nordjyske strækning og flest på den fynske motorvej. Den overordnede landskabskarakter kan være forklaringen på denne fordeling af broer. Det nordjyske landskab meget fladt og motorvejen lægger sig typisk ovenpå. Hvorimod motorvejen henover Fyn ofte skærer sig ind i landskabet. Antal af broer, vejlængde og tætheden er som følger:

- Nordjyske motorvej: 28 stk - 110 km - 4 km/stk
- Østjyske motorvej: 31 stk - 110 km - 3,5 km/stk
- Fynske motorvej: 43 stk - 80 km - 2 km/stk

## DESIGN OPLEVELSEN

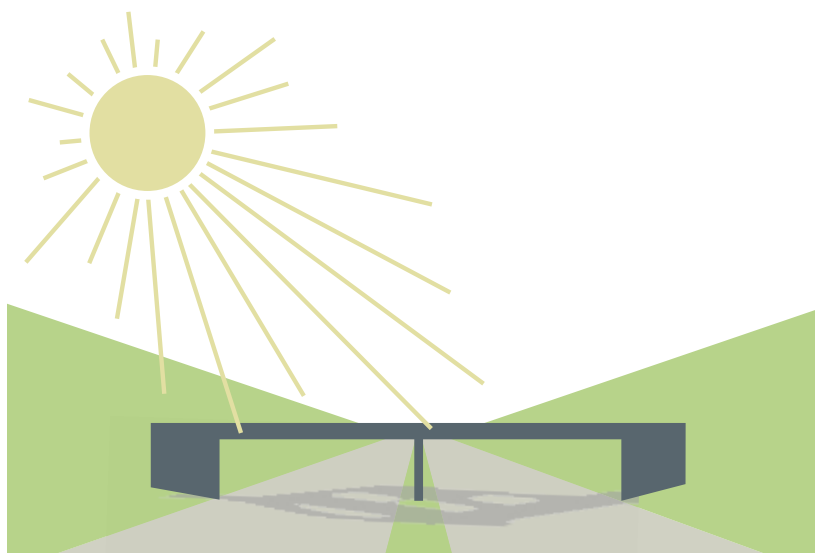
Rastebroen er designforslagets hovedelement, men det er langt fra den eneste typologi der er bragt i spil. Hvilket vil fremgå af den følgende gennemgang af designets relation til motorvejsrummet. De bærende designovervejelser, specificering af case område osv. præsenteres senere i projektet, hvorfor det følgende skal tolkes på et mere overordnet niveau der relaterer motorvejskapitlets overvejelser til projektets designforslag.

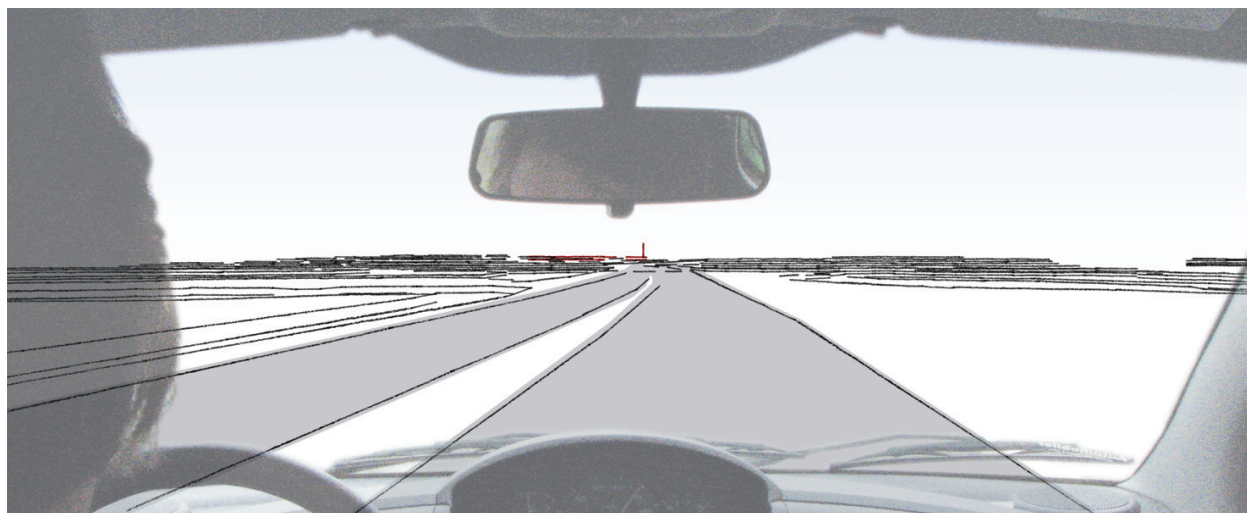
Rastebroen udgøres af en betonplint, som referer til de broer man kender fra motorvejen. Med udgangspunkt i betonplinten foretages designindgreb som former oplevelsen på selve broen, men som også bidrager til oplevelsen for bilisten på vejen. Rastefunktion-

erne indrettes på betonplinten, hvorved man fra vejen får en oplevelse af de aktiviteter, der foregår her. Betonplinten gennembrydes ligeledes vertikalt, således der kastes et skygebillede på vejen. I dagtimerne skabt af sollys og i de mørke timer af den belysning der supplerer rastefunktionerne, hvilket er en modsatrettet henvisning til belysning af broer i nærheden af den case projektet arbejder med.



EVENSEN OPLEVELSEN OPLEVELSEN OPLEVELSEN





1

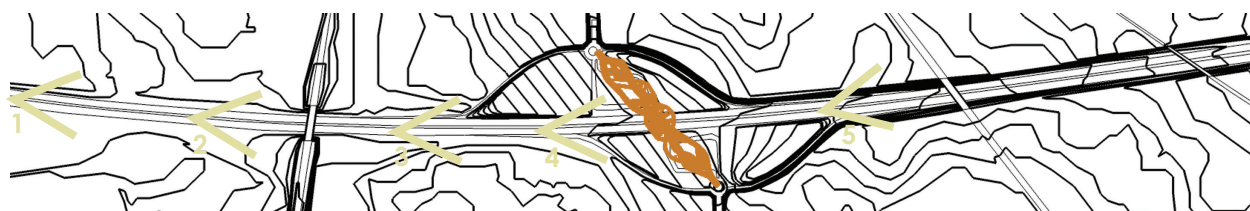


2

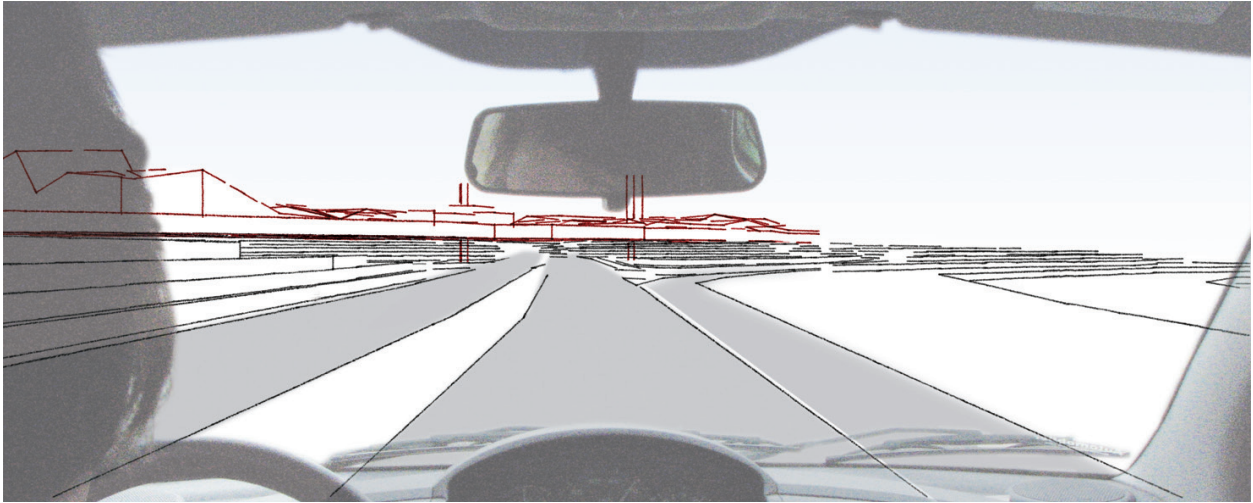
# OPLEVELSEN OPLEVELSEN OPLEVELSEN OPLE

Rastebroen udformes som et karakteristisk element, der allerede på lang afstand tiltrækker opmærksomhed, både i kraft af dens tilstedeværelse i vejrummet og da den skiller sig ud fra andre broer, der i forvejen kendes. Den fungerer herved som et landmark i sig selv, der giver bilisten mulighed for at vælge at køre fra motorvejen og ind på rasteplassen. Rastebroen er ikke kun en del af motorvejsrummet, men strækker sig ind i landskabet hvorved de

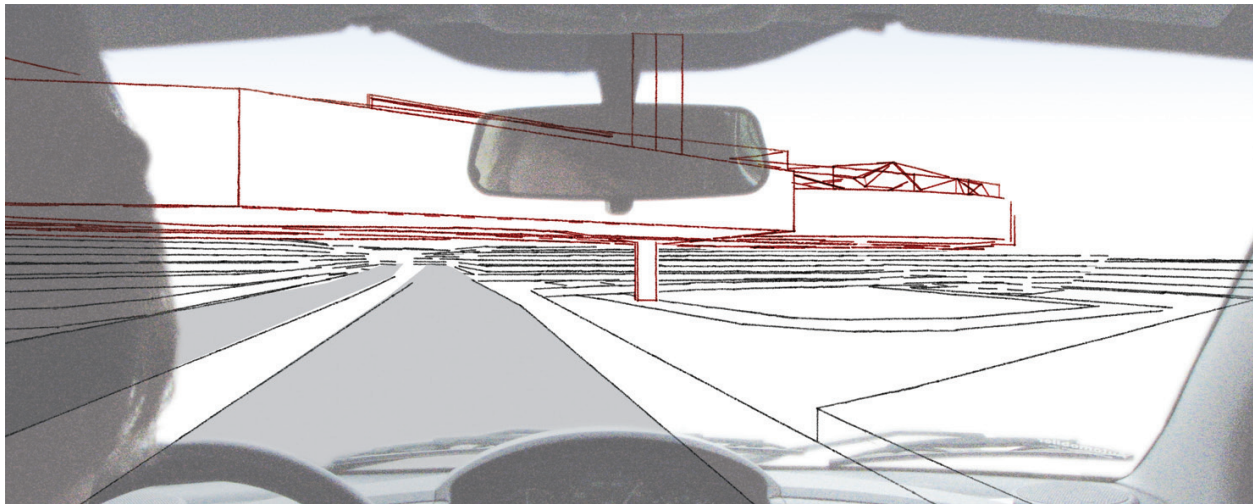
to områder den forbinder betones. Når man nærmer sig rastebroen vil det være muligt at se ind i landskabet. Parkeringsanlægget, som er placeret under og omkring rastebroen, ligger i et bearbejdet landskab og er synligt fra motorvejen. Det omkringliggende landskab, som rasteplassen indlægges i bygger op, således oplevelsesværdien for bilisten er høj både langs vejen, på tværs af vejen og over vejen.





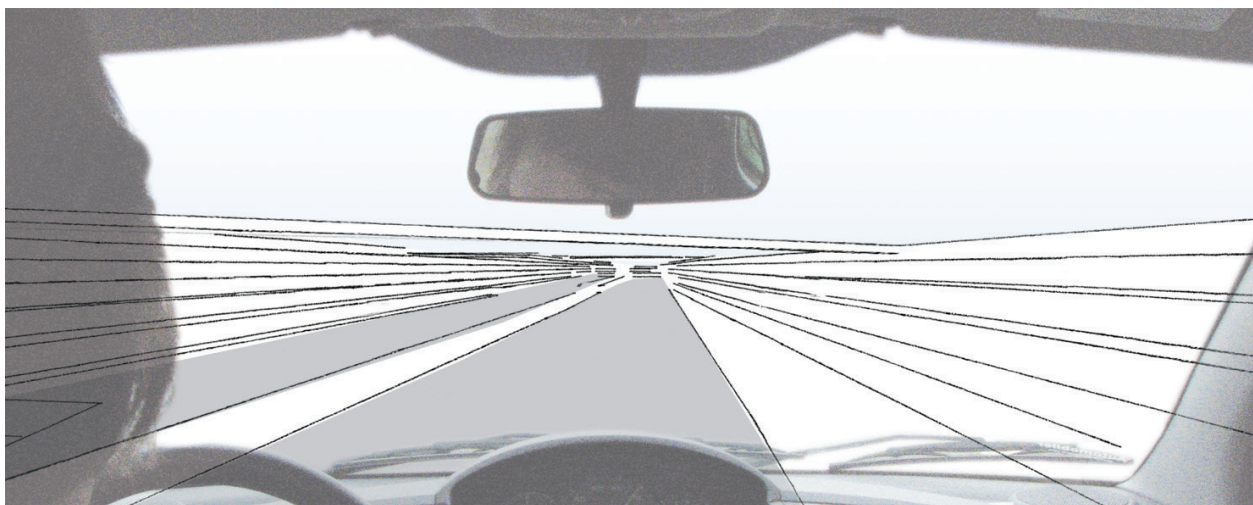


3



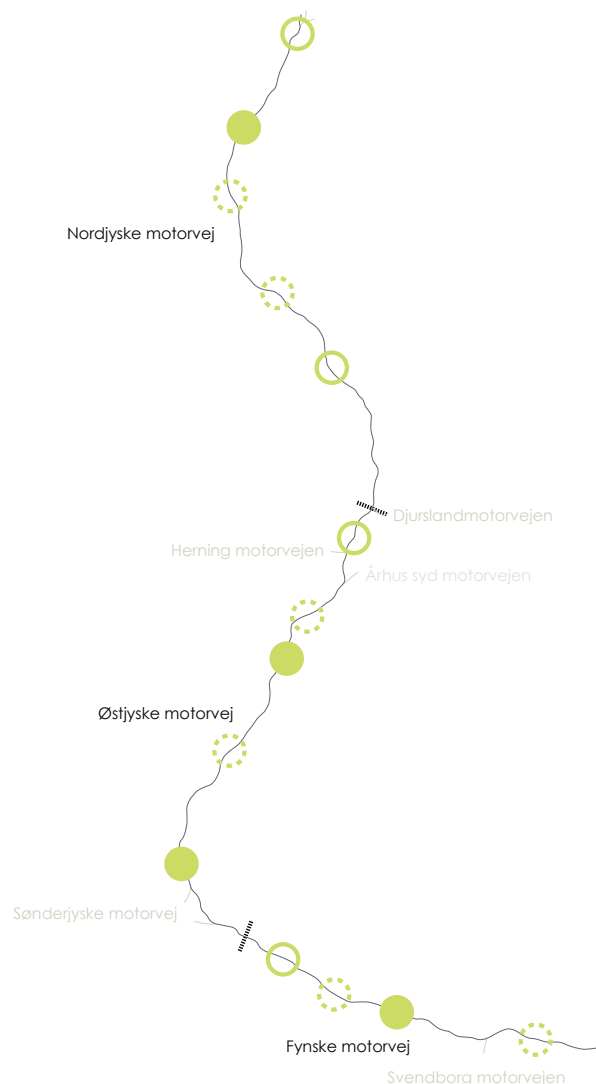
4

EVENSEN OPLEVELSEN OPLEVELSEN OPLEVELSEN



5

-  Ubemandet
-  Bemandet
-  Bemandet med tank
-  Bevares
-  Omdannes
-  Nedlægges
-  Ny bemandet

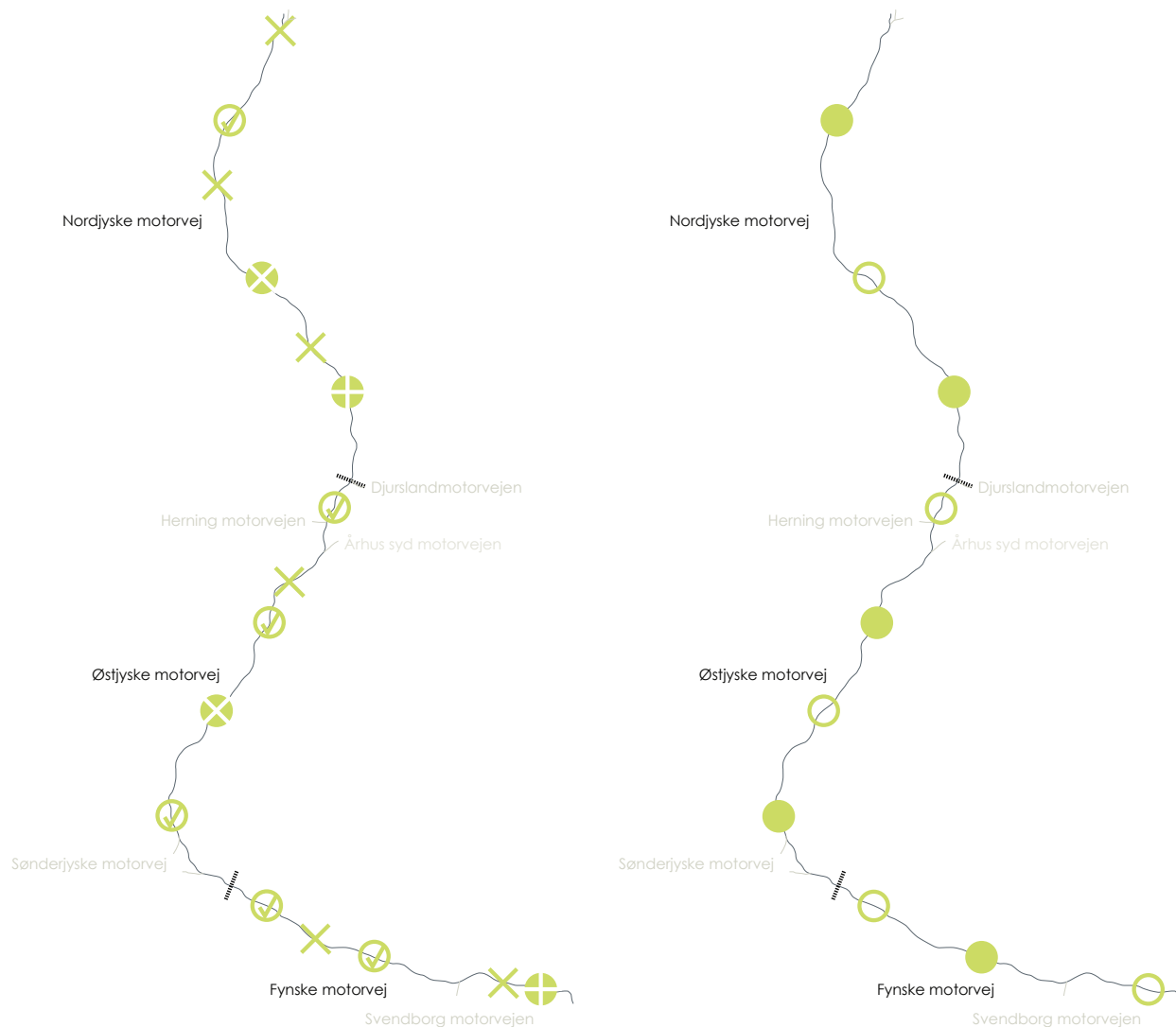


# STRATEGI! RASTEPLADSDISTRIBUTION RASTEPLADSDISTRIBUTION

Projektet udarbejder en strategi for distribution af rastepladser. Denne tager grundlæggende udgangspunkt i de principper som Vejdirektoratet også arbejder med. Vejdirektoratet skulle have udgivet en strategi i løbet af 2008, men da den først kommet i 2009 har den ikke været direkte tilgængelig for projektet. Udgangspunktet for at det er nødvendigt at udarbejde en ny strategi er at den nuværende fordeling er fra 1974 og at der siden er sket meget. Hastigheden på vejene er blevet højere, bilerne kan køre længere uden optankning osv.

## Fordelingen i dag

På strækningen mellem Aalborg og Nyborg er der i dag 6 steder med ubemandende anlæg og 8 med bemandede anlæg, hvoraf de 4 indeholder et tankanlæg. Rastepladserne ligger i dag tættere end hvad den nye strategi foreskriver. Typisk er afstanden i dag 25 km, mens der i fremtiden skal være 30 km. Bemandede anlæg er desuden at foretrække, da de yder større service og opleves som mere sikre. Der er således belæg for både at lukke og udvide rastepladser for at skabe en distribution der er mere tidssvarende.



## RAS- og RASTEPLADSDISTRIBUTION

### Interventionsforslag

Projektets forslag til strategien medfører et forholdsvis lille antal indgreb og anlægsarbejder da den så vidt muligt bygger videre på de eksisterende rastepladser. Der er alene arbejdet med strategien på et kartografisk niveau og den tager således ikke stilling til kvaliteten eller den specifikke situation i relation til det enkelte anlæg. Ligesom der heller ikke er taget højde for hvorledes rastepladserne er placeret uden for den vejstrækning projektet beskæftiger sig med.

Strategien forslår at anlæggene 6 steder bevares som de er i dag, 2 omlægges fra ubemandet til bemandet. Derudover nedlægges 5 anlæg og der etableres 2 nye.

### Fremtidig fordeling

Den specifikke placering af nye anlæg er ikke fastsat, men bestemmes senere i forhold til det område de skal placeres i. Strategien sikrer ca. 30 km mellem rastepladserne. Vejdirektoratets udgangspunkt er, at det kun for hver 70 km skal være et tankanlæg, hvilket vil svare til at hver anden rasteplads indrettes med faciliteter til tankning. Dette passer imidlertid udmærket ind i den foreslåede strategi. Da de bevarede anlæg med tankanlæg, ligger som hver anden. Det nye anlæg i Jylland skal indeholde et tankanlæg mens anlægget på Fyn ikke skal indrettes med tankningsfaciliteter. De to anlæg der skal ombygges til at være bemandede skal heller ikke indrettes med tankning, men blot med en butik/restaurant. D

# **3. ANLÆG**

Der tages i dette kapitel afsæt i anlægget, den samlede rasteplads, og det miljø der danner rammerne omkring den rastende. Der arbejdes med at relatere anlægget til den umiddelbare kontekst og gøre det til mere end blot et parkeringsanlæg - et sted som skaber nye muligheder og potentialer.

De fysiske forhold på eksisterende bemandede anlæg er blevet registreret og analyseres i det følgende. Der er udvalgt henholdsvis et bemandedt rasteanlæg med info-teria (Lillebælt) og et med serviceanlæg (Kildebjerg) som er typiske eksempler på de eksisterende anlæg. Registreringer på disse anlæg samt generelle observationer skaber grundlag for en karakteristik af hvorledes anlæggene i dag er opbygget samt opleves og hvor denne typiske opbygning findes problematisk.

Metodisk bygges analysen op omkring Kevin Lynchs "The image of the city" [Lynch, 1960]. Metodens udgangspunkt er at alle har et individuelt billede af byen, men at det også passer nogenlunde overens med andres opfattelse. Det er et billede af fysiske og perceptionelle objekter der kan beskrives gennem fem elementer - paths, edges, districts, nodes og landmarks [Lynch, 1960].

Den anvendte metode er skabt for at forstå byens miljø. Da det er en rumlig analyse, som beskæftiger sig med fysiske grundelementer, anvendes den dog også til at karakterisere et landskab. [Stahlsmidt, 2001] Analysemetoden er ligeledes i sit udgangspunkt tænkt til en noget større skala og en mere varieret rumlighed end der findes på et anlæg. Analysen tager højde for dette og tolker de fem kategorier således de anvendes til at beskrive både urbane og landskabelige elementer på anlægget.

# ANALYSE

## RASTEPLADSENS MILJØ

### Districts

Områder der har en to-dimensionel udstrækning. Man går ind i districts, de er genkendelige og har en fælles karakter der identificerer dem. Hvis de er synlige bruges de som udvendig reference [Lynch, 1960].

Anlæggene er yderst funktionsopdelte og hvert af disse områder har som konsekvens af deres forskellige funktion en forskellig visuel fremtræden. Overordnet set er der tre områder:

Disse tre områder kan yderligere inddeles i underområder, da fx. lastbiler og personbiler deles, tankanlæg og restaurantterrasse findes på hver side af bygningen og picnic både er

placeret i et egentligt grønt område og som øer på parkeringsarealet.

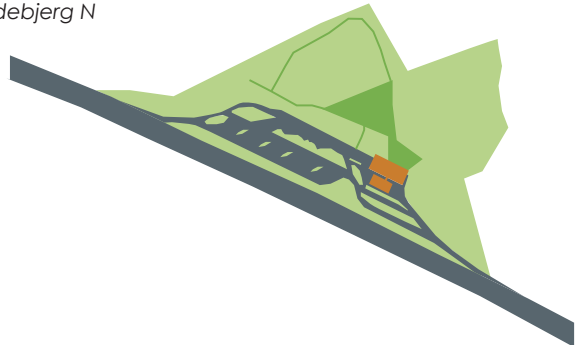
Som udgangspunkt refereres der dog til de tre overordnede områder i den følgende analyse.

- *Parkering:* Asfalteret område hvor biler og lastbiler er parkerede.
- *Picnic:* Grønt område med bord/bænke sæt.
- *Service:* "Urbant" område i og omkring bygningen hvor der tilbydes forskellige services både for biler og mennesker.

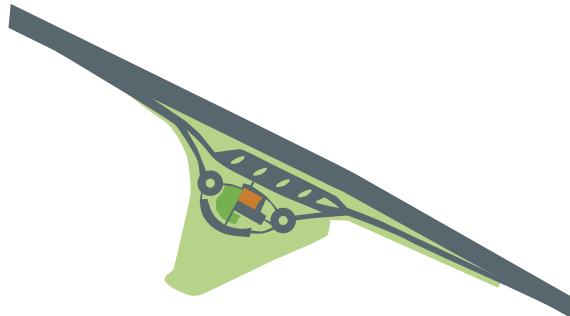
Lillebælt N



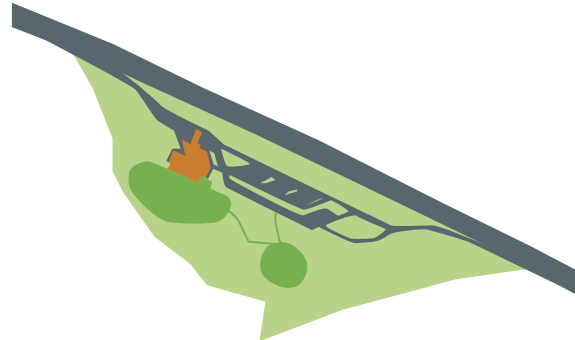
Kildebjerg N



Lillebælt S



Kildebjerg S



Asfalt/belægning

Urbant/bygning

Rekreativt grønt

Opdelende grønt

# RASTEPLADSENS MILJØ RASTEPLADSENS MILJØ

Parkering



Picnic



w



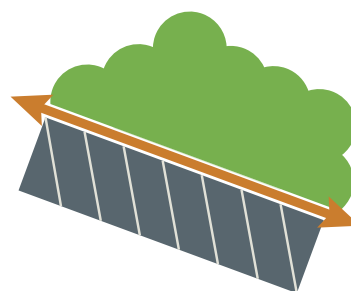
### Path

De kanaler man bevæger sig ad. For mange det mest dominerende element - da man observerer mens man bevæger sig. Andre elementer arrangeres i forhold til og relaterer sig til paths [Lynch, 1960].

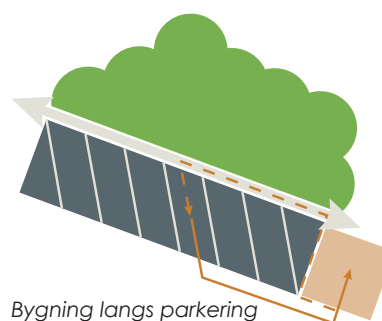
Der findes på alle anlæg fortov som løber i anlæggets længderetning og som i designet er tænkt som paths. Fortovet ligger i reglen mellem parkering og det grønne picnicområde mens serviceområdet (kiosk, tank, restaurant etc.) ligger som en enklave i forbindelse med pathen, og både kan ligge som afslutningen på fortovet eller midtvejs.

Trods fortovenes tiltænkte rolle som path bevæger folk sig lige så ofte ad kørebanearealet. Dette kan umiddelbart tilskrives flere forskellige forhold.

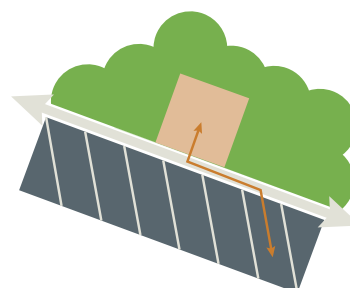
- *Fortovet ligger i forbindelse med personbilsparkeering:*  
Fra lastbilsparkeeringen skal man således bevæge sig af kørebanen for at komme til fortovet.
- *Personbiler parkeres med front mod fortovet:*  
Man skal således indimellem de parkerede biler for at komme ind på fortovet.



Typisk placering af fortov - langs personbilsparkeering



Bygning langs parkering



Bygning bag parkering

- *Destination ud mod kørebanen:*  
Hvis ens destination ligger på samme side af fortovet som parkeringsområdet vil det være en omvej at gå ind på fortovet. (Det bruges dog oftere på vej tilbage til bilen, hvor man starter med at følge fortovet)

Den mest optimale situation er således der hvor bygningen ligger på overgangen mellem parkering og picnicområde, hvilket i højere grad får folk til at bevæge sig ind på fortovet for at komme frem og tilbage mellem bygning og bil.



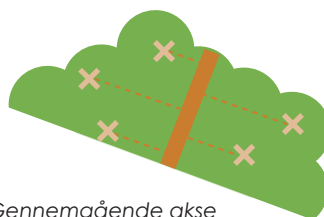


I picnicarealet er der observeret eksempler både med og uden paths. De observerede anlæg beskriver hver især deres måde at organisere picnicarealet. Hvilket giver et billede på hvorledes forskellige principper, indeholdende samme elementer (bord/bænke, skraldespande og legeplads), kan opleves meget forskelligt.

- *Ingen form for path:*  
De forskellige elementer har derfor ikke noget at relatere sig til og virker som kastet ud på en knoldet mark.
- *En enkelt gennemgående akse:*  
Elementerne er løsrevet fra akse. Man kan dog relatere de enkelte elementer til pathen og dermed til hinanden.
- *En gennemgående sti:*  
Elementerne er placeret direkte op ad pathen og når man går gennem området bevæger man sig tæt op af dem som sidder ved fx bordene.
- *Stort element der beskriver imaginær path:*  
De enkelte elementer relaterer sig til det større element som også bevirker at området afgrænses.



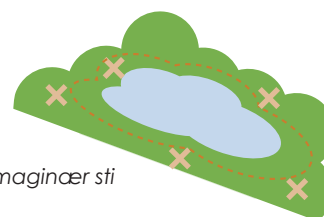
Ingen sti



Gennemgående akse



Gennemgående sti



Imaginær sti

## RASTEPLADSENS MILJØ RASTEPLADSENS MILJØ



## Edges

*De lineære elementer der ikke bruges eller betragtes som paths. De virker opdelende og man relaterer til dem sidevers. De kan være en barriere som er mere eller mindre gennemtrængelig [Lynch, 1960].*

Anlæggene er anlagt på bilernes præmisser og kørebanearealerne kommer derfor også ofte til at danne barrierer for folk der bevæger sig rundt til fods. Kørebane kan benyttes af fodgængere til at bevæge sig langs, som diskuteret under path, men i flere tilfælde er det nødvendigt at krydse over kørebane og det er i disse tilfælde det bliver problematisk. Kørebane danner ikke kun en fysisk barriere men skaber også en utryk situation for fodgængererne. Der er flere fysiske forhold der gør krydsninger af kørebane nødvendig.

- I lastbilsparkeeringsområdet findes ikke andre faciliteter end skraldespande, og hvis man skal ud af området må man krydse vejen – og oven i købet banen med hurtigst trafik.
- Når vej og fortov krydser hinanden brydes fortovet og der indlægges ingen vigepligt for bilisterne.
- Der kører biler mellem tankanlæg og bygning, hvis man har tanket og skal ind i kiosken skal man således krydse trafikken. I et enkelt tilfælde er der en fodgængerovergang.

En anden væsentlig edge findes i flere tilfælde mellem parkeringsområde og picnicområde. Denne edge består som minimum af et bredt beplantningsbælte hvori der kun er enkelte åbninger der giver adgang til picnicarealet, samt et skilt der indikerer rastemuligheden. Det er dog observeret at det i større eller mindre grad forsøges at åbne op omkring bygningen således der både er visuel og fysisk kontakt mellem serviceområde og picnicområde – hvilket også betyder at man fra parkeringsområdet fornemmer dele af picnicområdet.

De anlæg der danner afsæt for denne analyse har alle et terrænspring. På to af anlæggene er dette terræn indarbejdet i picnicarealet således dette har en kuperet karakter. På de to andre anlæg er terrænspringet samlet i en skrænt, der således danner en barriere mellem to områder på anlægget. Disse skrænter er dog placeret hvor der sandsynligvis alligevel ville være placeret et beplantningsbælte og der er anlagt en trappe der gør det muligt at skifte niveau. På det ene anlæg fører denne trappe til bygningen og picnicarealet ligger i umiddelbar tilknytning hertil. På det andet anlæg er det adgangen til selve picnicarealet og mange vælger at forcere skrænten, selvom den er stejl, for at komme til picnicarealet i stedet for at gå hen til den indbyggede trappe.

RASTEPLADSENS MILJØ RASTEPLADSENS MILJØ



## Nodes

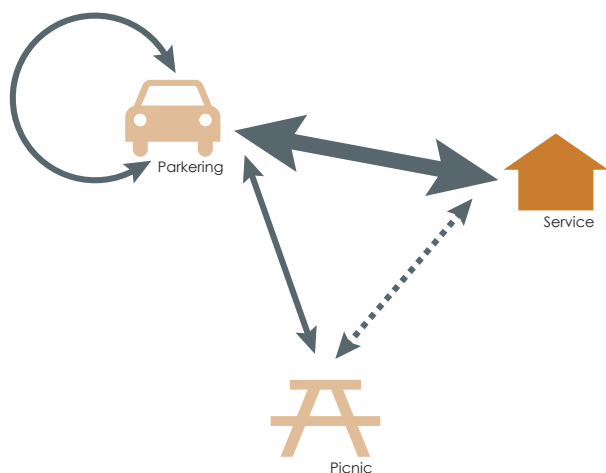
Punkter man bevæger sig imellem. Man kan gå ind i nodes og de kan fungere som symbol for et district, center, eller relatere sig til paths da det opstår i krydspunkter. Nodes findes mange steder og er ofte dominerende [Lynch, 1960].

Serviceområdet er det eneste district med en egentlig node. Bygningen som indeholder butik, restaurant, toilet etc. er et attraktivt node som stort set alle, der kommer ind på anlægget besøger. Bygningen er således et symbol for det district som serviceområdet udgør. Nodes i de andre districter er mindre konkrete. På parkeringsområdet vil det være ens egen bil, som altid er udgangspunkt, mens det i picnicområdet er det bord man sætter sig ved. Der er også besøgende som blot bevæger sig rundt på anlægget, for at strække benene eller lufte hunden for dem er der ikke nogen nodes ud over bilen som både er start- og slutpunkt.

## Landmarks

En anden type punktreferance, som er eksterne – man går ikke ind i dem. Nogle landmarks er fjerne og ses fra mange vinkler og afstande. Andre er lokale og kun synlige fra bestemte steder. Landmarks bliver mere og mere anvendt des mere kendt man er [Lynch, 1960].

Anlæggene er generelt meget åbne og typisk er det kun picnicområdet, eller dele af det der ikke er synligt fra det resterende anlæg. Der er således ikke, bortset fra de skilte der henviser til picnicområdet, brug for fikseringspunkter for at man kan orientere sig og finde rundt på anlægget. Dette er sandsynligvis en konsekvens af at anlæggene er designet med det udgangspunkt at de skal være let aflæselige og man ikke skal være i tvivl om hvor man finder hvad. Dette er dog samtidig medvirkende til at udelukke alle former for overraskelse og oplevelse i at befinde sig på anlægget. Man kunne godt have indarbejdet en let aflæselighed der ikke nødvendigvis afhænger af at alt er synligt er bliver henvist til med skilte.



Landskabsurbanisme er en term der sammentænker land og by i en hybrid, som skaber nye muligheder. Tidligere er de to begreber blevet betragtet som kontrasterende, byen som travl, teknologisk, forurenede etc. og landskabet som parker, lindring og pusterum fra urbanismen, grønne veje etc. [Corner, 2006] I udfoldelsen af landskabsurbanismen er der især fokus på hvad landskabet kan bibringe urbane områder. Det kan dog også være fordelagtigt at anvende landskabsurbanisme i udvikling af et, i udgangspunktet, mere landskabeligt projekt, da det åbner mulighed for en senere urbanisering som i mange år kan ligge i bero og først udfoldes når behovet viser sig. Landskabsurbanismen tænker desuden i helheden af det urbane landskab, rækkende udover det specifikke site der arbejdes med. Hvilket gør det til katalysator for transformationer og åbner øjnene for nye potentialer. [Mostafavi, 2003] Landskabsurbanisme er først og fremmest et strategisk princip, som indebærer at landskabet erstatter det byggede som grundlæggende byggesten. Der fokuseres på landskabet, det mellem bygningerne, frem for fritstående bygninger. [Waldheim, 2006] Denne tilgang frigør byen fra forståelsen af den som en statisk komposition. Organisationsprincippet fokuserer derimod på omskiftelighed, uforudsigeligheder og forandringer, hvilket landskabet er bedre til at håndtere. Landskabsurbanisme skal således ses ligeligt som en processuel model og en egentlig model for urbanismen. [Corner, 2006]

fire overordnede temaer, som ikke er ligeså skematisk opstillet. Selvom der er mange overlap er der også forskelle hvorfor "Terra Fluxes" inddrages i gennemgangen af hovedtemaerne. Der tilføjes desuden et ekstra punkt, "the imaginary", som ikke umiddelbart har noget overlap med de allerede opstillede punkter. [Corner, 2006]

**Horisontal:** Netværkssamfundet (se teori i motorvejs kapitlet) har medført et skift fra vertikale, hierarkiske og monocentriske strukturer til horisontale, polycentriske og forbundne byer. [Corner, 2003] Landskabsurbanismen arbejder med den horisontale flade og struktureringen af denne, da den er underlag for alle urbane og landskabelige processer. [Corner, 2003] Fladen ses som felter, både jord- og tagflader og i alle skalaer. [Corner, 2006] Der er tre grundlæggende principper for bearbejdningen af den horisontale flade, hvilke giver mulighed for at skabe varierede og fleksible arrangementer som åbner op for en fremtidig udvikling. Først foretages inddelinger, opdelinger, afgrænsninger og konstruktion af overflader. Herefter etableres de nødvendige systemer som varetager service og bevægelser, disse skaber det nødvendige grundlag for fremtidige programmer. Det sidste skridt er at sikre gennemtrængelighed og mulighed for tilpasning og omdannelse af overfladens programmer. [Corner, 2003]

## TEORI LANDSKABSURBANISME

James Corner har en omfattende og overskuelige fremstilling af den landskabsurbane tilgang, der spænder fra det teoretiske felt til konkrete designmæssige overvejelser. Rune Chr. Bach har analyseret forskellige fremstillinger og hans konklusion er ligeledes at Corners fremstilling er den mest kompetente. [Bach, 2008] James Corners opstilling af hovedtemaer bruges i det følgende som udgangspunkt til at beskrive den landskabsurbane praksis. I artiklen "Landscape Urbanism" opstilles fem generelle hovedtemaer: "horizontality", "Infrastructures", "forms of Process", "techniques" og "ecology". [Corner, 2003] Artiklen Terra Fluxes [Corner, 2006] har i store træk det samme budskab som "Landscape Urbanism" artiklen. Den arbejder dog kun med

**Infrastruktur:** De horisontale matricer fungerer som infrastrukturer. Ved at organisere disse infrastrukturelle katalysatorer tilføjes potentiale til området. [Corner, 2003] Gridstrukturen er særlig anvendelig som operation, da den kan optage ændringer over tid. [Corner, 2006] Infrastruktur omfatter både landskabelige infrastrukturer, der gør jorden klar til fremtidig udvikling, (dræning, kultivering af jord osv.), urbane infrastrukturer, der er de skjulte systemer der understøtter og tilskynder udvikling, (veje, forsyninger osv.) samt love, regulativer og retningslinjer, der over tid er med til at forme udviklingen. [Corner, 2003]

**Proces:** Nye organiserende strukturer bør findes i processerne, da disse i urbanisering (love,

regulativer, marked, miljøbeskyttelse, globalisering etc.), er vigtigere for den urbane udvikling end den fysiske form. Hermed ikke sagt at den fysiske form er uden betydning, men den skal ikke alene vurderes på æstetik og kvalitative aspekter men også på dens instrumentale og produktive effekter. [Corner, 2003] [Corner, 2006]

**Teknik:** Det ændrede fokus på den materielle organisation kræver også en ændring i teknikken bag, hvorfor de operationelle teknikker er vigtige. [Corner, 2003] Der skal arbejdes tværfagligt - retorik og overtagelse er nøgleord. Brede kompromisser skal undgås og i stedet skal der opretholdes en synergi-effekt hvilket fører til nye synteser og visionære løsninger. Visualiseringer har ikke kun til formål at sælge projektet men i højere grad at udforske, sætte spørgsmålstegn ved, samt klarlægge forskellige synspunkter osv. [Corner, 2003] Det bagvedliggende idégrundlag bør trænge igennem og blive en del af repræsentationen. Ligesom der i visionære projekter bør være fokus på de strategiske elementer. [Corner, 2006] Der kan skabes en ny fremgangsmåde og en større værktøjskasse ved at kombinere teknikker fra landskabsarkitekturen (katalogisering, overflade modellering, faseinddeling, lagdeling osv.) med urbane planlægnings teknikker (organisering, zoneinddeling, marketing osv.) [Corner, 2003]

og i stand til hurtigt at reagere på ændrede behov og ønsker, alt imens nye potentialer stilles i udsigt. [Corner, 2003] Disse potentialer opstår fordi den landskabsurbane tilgang er strategisk og fremadrettet, mens den traditionelle, arkitekturbaseret tilgang er mere bagudrettet og udforsker allerede eksisterende potentialer og skaber nyt ud fra det. [Corner, 2006]

**Imaginært:** Dette sidste punkt vedrører, ligesom økologi-begrebet, den overordnede tilgang og forståelse af de fysiske omgivelser. [Corner, 2006] De tre tilstandsformer; materialitet, repræsentation og forestilling er ikke separate men sammentænkes i landskabsurbanismen. Landskabsurbanismen er først og fremmest forestillingsbaseret, hvilket udvider mulighederne for planlægningsmæssige indgreb [Corner, 2006] De fysiske omgivelser, og især det offentlige rum, tillægges en fænomenologisk dimension. Det offentlige rum bør være mere end et sted for den generiske aktivitet 'rekreation' det bør også omfatte den kollektive hukommelse og danne rum om udvidelse af nye sociale forhold og muligheder. [Corner, 2006]

Sammenfattende er de væsentligste karakteristika for et landskabsurbant projekt at det skaber og klarlægger nye og ukendte muligheder for området, samtidig med at det er fleksibelt og kan ændres hvis forudsætningerne for projektet forandres. Dette bør ligeledes fremgå i

## KABSURBANISME LANDSKABSURBANISME LAN

**Økologi:** Ideen om en kontinuitet, hvor der ikke skelnes mellem landskabelige og urbane områder er hentet i økologien. [Corner, 2006] Økologien har lært os at alt er forbundet til hinanden i et dynamisk og komplekst netværk. En påvirkning af et sted kan have store konsekvenser et andet. I denne forståelse kan byer og infrastrukturer opfattes lige så 'økologiske' som skove og floder. [Corner, 2003] Et udvidet økologibegreb beskriver altså ikke udelukkende naturen men alle former for 'soft systems' der er flydende, smidige og adaptive. [Corner, 2003] Den økologiske betragtning skaber et grundlag for en mere organisk og flydende urbanisme. [Corner, 2006] Dette er yderst velegnet til landskabsurbanismens processuelle tankegang, da det gør steder fleksible

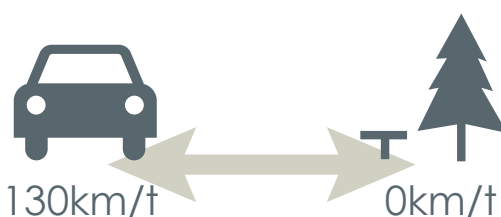
præsentationen af projektet, hvor det ikke bør fremstå som en endegyldig løsning. Landskabsurbanismen er en strategisk tilgang og infrastrukturen (landskabelig, urban og administrativ) udgør den væsentligste designmæssige intervention. Der arbejdes med en metode hvor både teknikker fra landskabsarkitekturen og urbanismen anvendes. Da et landskabsurbant projekt desuden erkender at et indgreb har en indvirkning ud over det fastlagte projekt område tænkes der altid ud over dettes afgrænsning.



Kobling mellem to forskellige områder



Kobling mellem motorvej og område



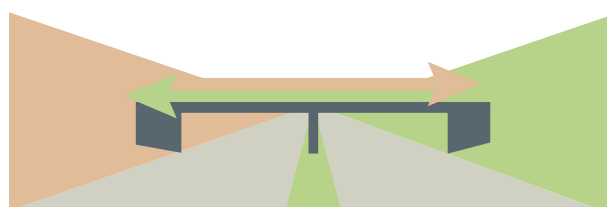
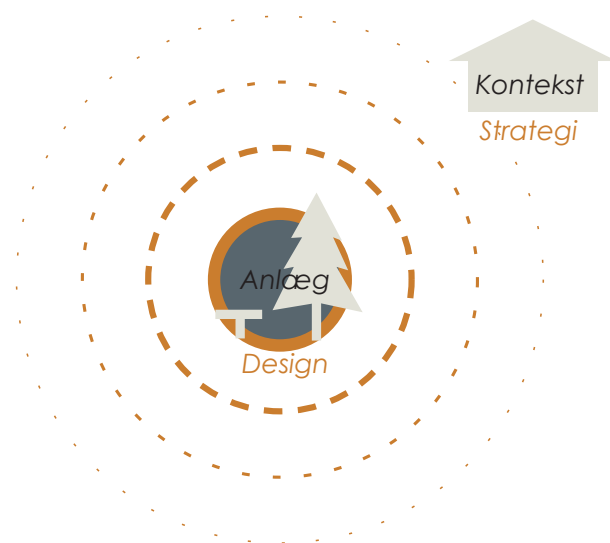
Kobling mellem hastigheder

## TILGANG KOBLINGSPUNKT

Rastepladsens formål er at gøre det muligt at sætte farten ned både fysisk, standse bilen, og ikke mindst psykisk, mulighed for rekreation. Dette er en væsentlig forskel i forhold til selve motorvejen, hvor det er bevægelse og afviklingen af biltrafikken der er hovedopgaven. Denne forskel afspejles imidlertid ikke på anlæggene i dag, som trods muligheden for at standse bilen i høj grad er designet på bilernes præmisser. Således at man, når man er stået ud af bilen, stadig skal forholde sig til trafikken og ikke kan fokusere på at rekreere. Der er indlagt områder til rekreation men grundet kraftig opdeling, edges og en uklar struktur virker de ikke særligt integrerede i anlægget. Grunden til at anlæggene udelukkende forholder sig til motorvejen som kontekst, skyldes formodentlig

at afviklingen skal foregå så flydende som muligt og således ses som en bevægelse ligesom trafikafviklingen på motorvejen. Konsekvensen af dette er at rummet for rekreation og rast nedprioriteres og at rastepladsen er afskåret fra de omgivelser den er placeret i. Den ligger som en enklave der hverken bibringer til det omkringliggende område eller drager fordel af de potentialer der ligger her.

Der kan således, i forbindelse med anlægget, identificeres en række svage relationer, der er medvirkende til at forringe miljøet på rastepladsen. Landskabsurbanismens udgangspunkt som en hybrid mellem landskab og urbanisme inddrages for at skabe et mere integreret anlæg. Her kobles der mellem



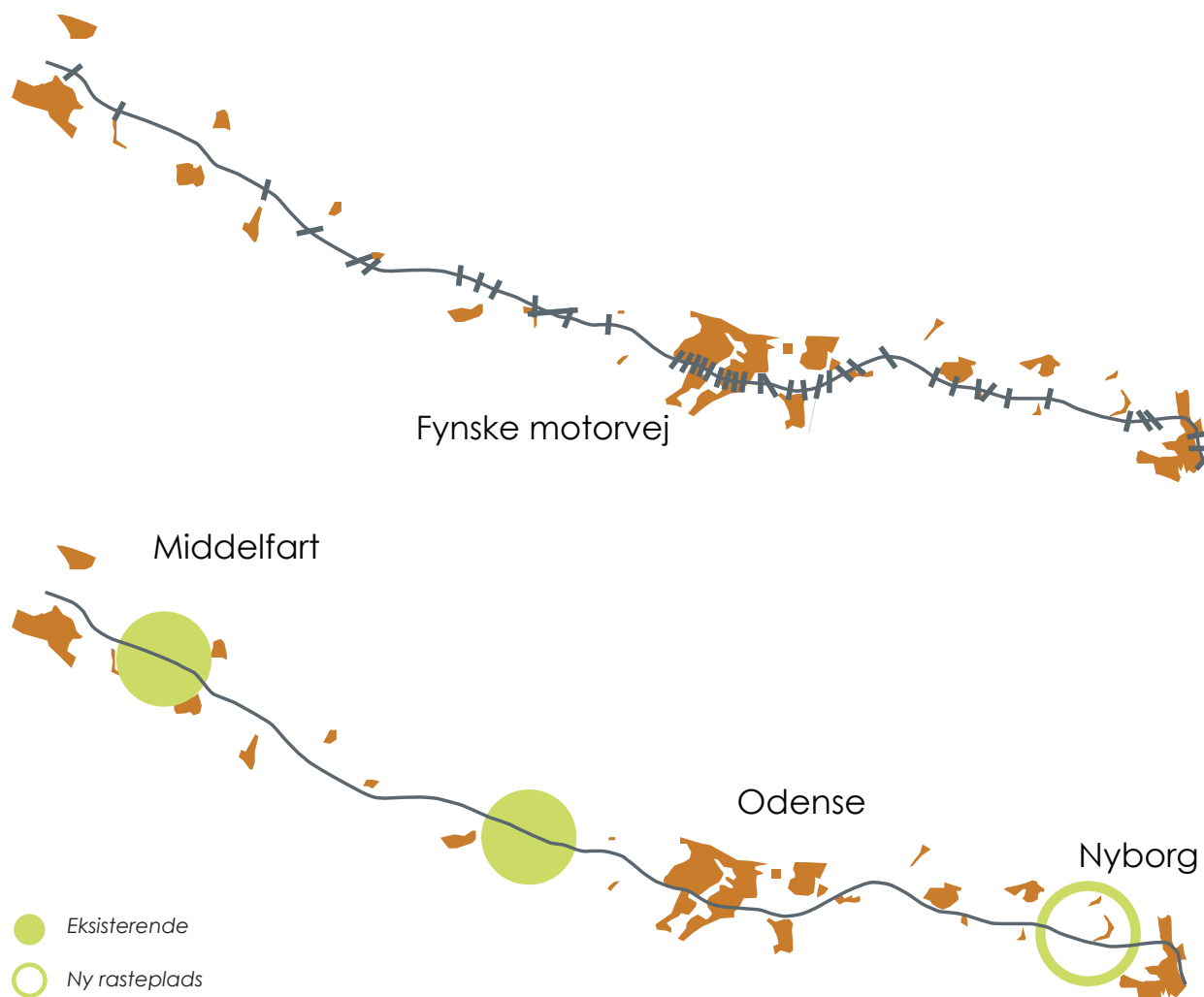
## KOBLINGSPUNKT KOBLINGSPUNKT KOBLINGSPUN

forskelligheder, således der ikke kun er ét fokus på rasteplassen men at rum for rekreation prioriteres højere. Der skabes både forbindelse til motorvejen og til det omkringliggende område, således de aspekter der kan bibringe potentialer inddrages. Koblingen bearbejdes ligeledes i forhold til mødet mellem hastigheden på motorvejen og i rastestederne, hvilket vil skabe større vægt på selve rastemuligheden.

Landskabsurbanismens fleksibilitet og åbenhed implementeres især i forhold til det område rasteplassen ligger sig ind i, da et landskabsurbant projekt også bør række udover selve projekts site. Hvorfor lokalområdet behandles på et strategisk niveau. På selve rasteplassen

anvendes landskabsurbanismen i højere grad til at sammentænke det urbane (parkering, pladser og bygninger) og det landskabelige (beplantning, vand og terræn), således der skabes en integreret løsning, som er mere designorienteret.

Broen, som tidligere er valgt som case for projektet, er i sig selv et koblingspunkt og vil ligeledes fungere som et symbol for koblingen set fra motorvejen. De to områder der ligger på hver side af motorvejen, vil uden en bro være adskilte. Broen skaber en forbindelse som både er fysisk og psykisk. Man vil derfor føle en relation til det område der er på den modsatte side og broen nedbryder således motorvejen som en barriere.



# CASE

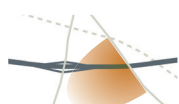
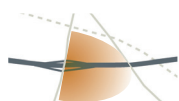
## HJULBY

Der vælges i det følgende en specifik placering langs den danske motorvej, hvor designforslaget til rastebroen kan udfoldes. Broen er et særligt motiv på strækningen henover Fyn, da der er mange broer i forhold til på de øvrige strækninger. Oplevelsen omkring broerne er derfor særlig intens. Dette giver dem en særlig position for bilisten der passerer henover Fyn og specielt de steder hvor broerne ligger tæt påvirker de karakteren af vejrummet og bidrager til den samlede oplevelse. Broerne er hovedsagligt placeret således at urbane områder bindes sammen henover motorvejen. Det er derfor også der hvor motorvejen passerer gennem byområder at broerne ligger tættest. Med udgangspunkt i dette er det fundet særlig interessant at arbejde med en placering af rastebroen på Fyn.

I henhold til strategien for rasteplass distribution, se motorvejskapitlet, er det projektets foreslag at der anlægges én ny rasteplass på Fyn. Denne skal placeres lidt uden for Nyborg. Det specifikt udvalgte sted har et særligt potentiale da et opstødende areal i kommuneplanen er udpeget til erhvervsudviklingsområde [Nyborg kommune, 2001]. Rasteplassen vil kunne bidrage til en værdiforøgelse af området og således påvirke denne udvikling, rastebroen vil ydermere medvirke til at understrege den urbane karakter for bilisten på motorvejen.

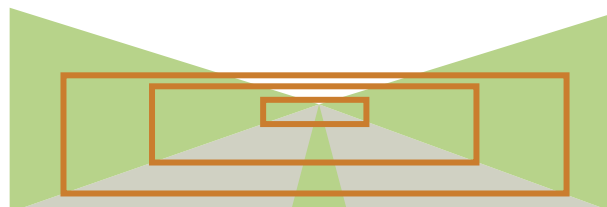






## BROER VED HJULBY

Området der er udpeget til erhvervsudvikling er afgrænset af veje mod øst og vest. Der hvor disse krydser motorvejen dannes der broer. Nordligt er området afgrænset af jernbanen som umiddelbart efter den østlige vejbro også danner en bro henover motorvejen. Der er således tre broer i nærheden af det sted hvor den nye rastebro placeres og rastebroen intensiverer den rumlighed broer skaber i vejrummet. Den øgede tæthed af broer er medvirkende til at understrege den urbane situation på det fremtidige erhvervsområde og til at der skabes større opmærksomhed om rastebroen, da den bliver del af et rum og ikke blot en linje der krydser. De fire broer kan beskrives som en sekvens af indramning, hvor de foranliggende rammer indrammer andre rammer.

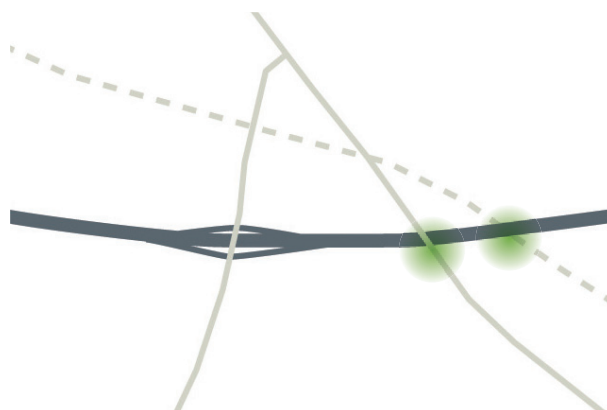




Lysende broer ved Nyborg

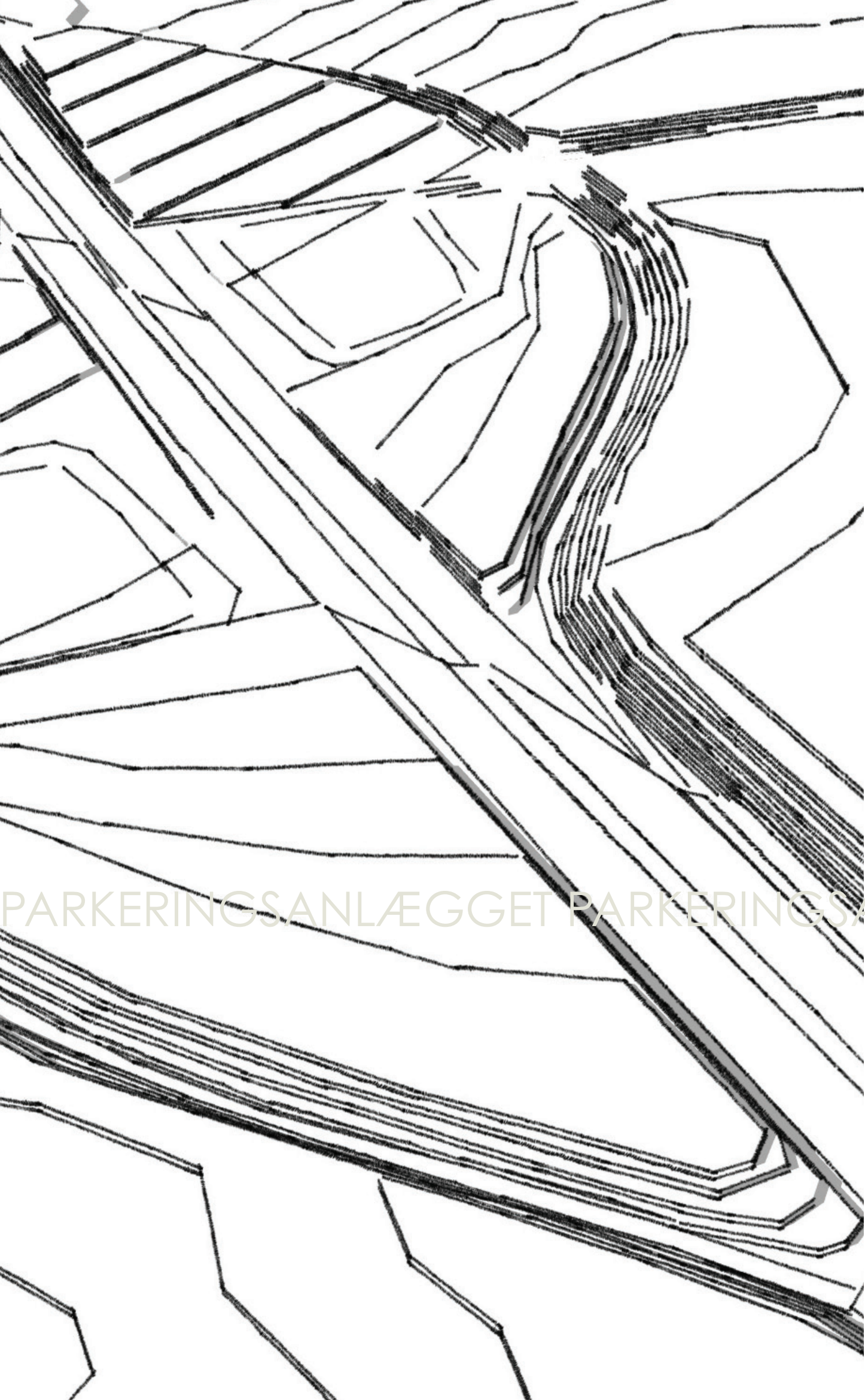
## HJULBY BROER VED HJULBY BROER VED HJULBY

De to broer øst for erhvervsudviklingsområdet, vejbro og jernbanebroen, er belyst for at gøre dem mere synlige og dermed mere sikre at køre under. Belysning er imidlertid ikke udført som en almindelig sikkerhedsbelysning, men således der skabes et visuelt udtryk med en æstetisk kvalitet. Belysningen gør broerne til synlige portaler der tydeliggør rammen i vejforløbet. Lyset er styret således det kun er selve brokonstruktionen der oplyses. [Lysende broer, [www](http://www)]

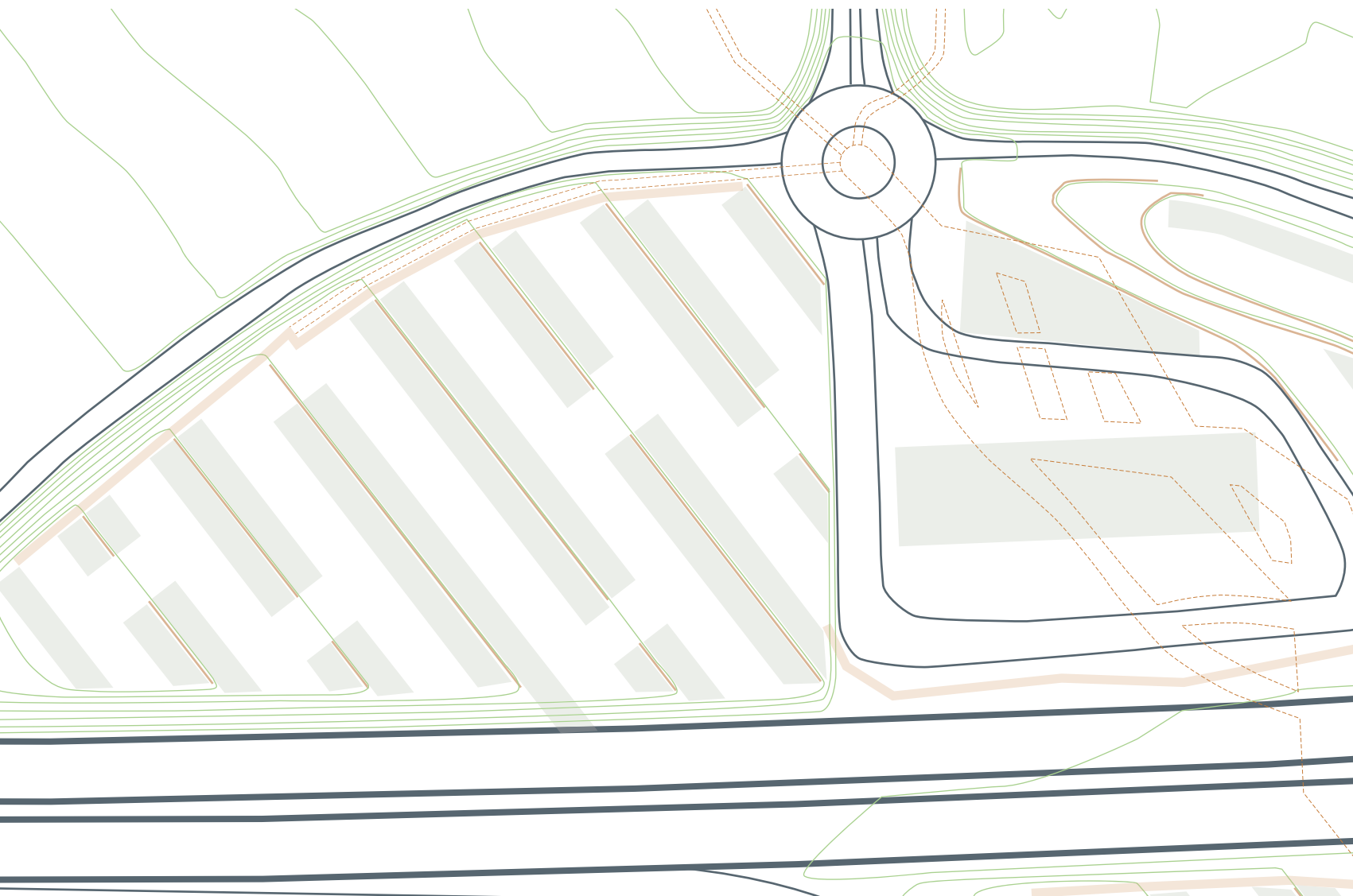




ERIN **DESIGN** PARKERINGSANLÆGGET SANLÆGGET



PARKERINGSANLÆGGET PARKERINGSANLÆG

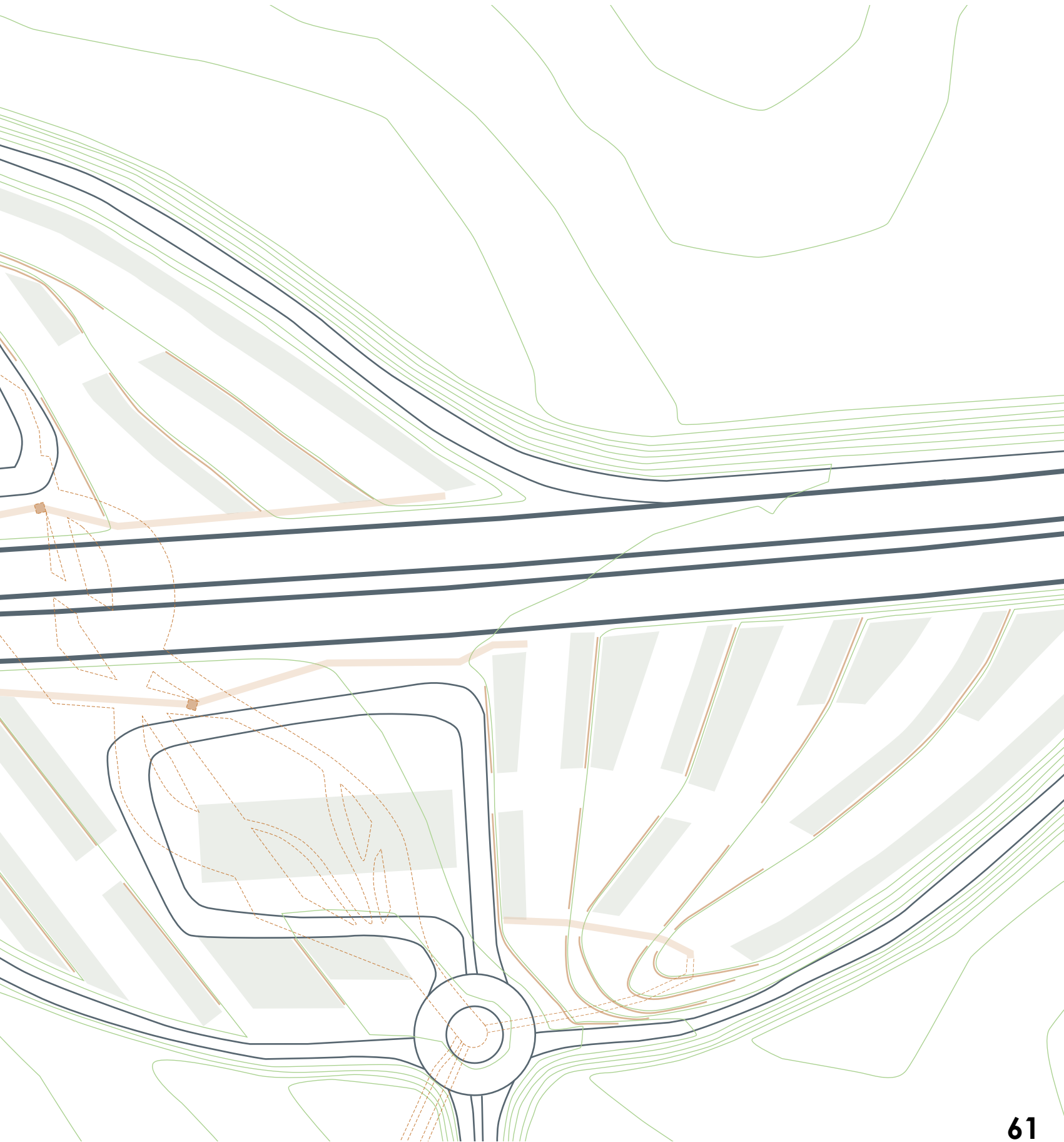


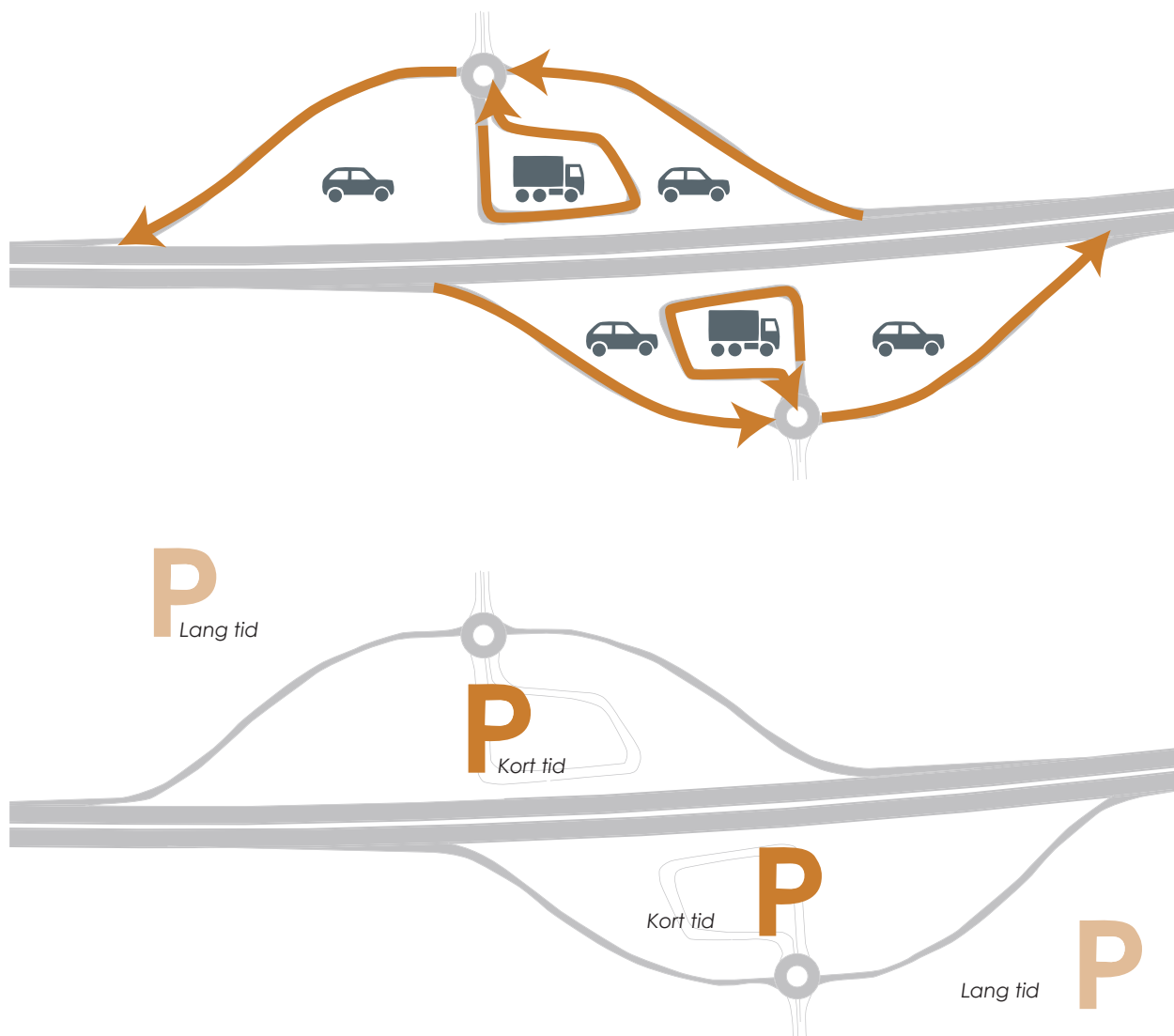
1:1000

Anlægget er den del af rastepladsen hvor parkeringen afvikles. Det ligger således som en overgang mellem motorvejen og pladsen, rastebroen. Motorvejens til- og frakørsler trækkes langt ind i området, hvorved der skabes plads til parkering. Trafikafvikling og parkering er tegnet med udgangspunkt i vejdirektoratets arealbehovskurver for standardkøretøjer [Vejdirektoratet, 1996]. Der er taget udgangspunkt i sættevognstog som det dimensionsgivende køretøj, hvor store køretøjer skal have adgang.

Fra parkeringsområdet er der forskellige adgangsmuligheder til rastebroen, som ligeledes angriber rastebroen på forskellige steder. Selve anlægget, er ikke forbundet til lokalområdet men udelukkende beregnet på motorvejens bilister.

Tegningsmateriale, plan og snit, der illustrerer designforslaget er, ud over at være inkluderet i den følgende præsentation, vedlagt rapporten appendiks E. I appendiks findes desuden supplerende tredimensionelle views samt en oversigt over skitseprocessen.





# TRAFIK TRAFIK TRAFIK TRAFIK TRAFIK T

Princippet i trafik og parkering er at det er en fleksibel løsning der passer sig ind i landskabet. Selve parkeringsanlægget er indrammet af til- og afkørselsvejene. Disse veje mødes i en rundkørsel, hvorfra det både er muligt at køre ind på rasteplassens parkeringsanlæg eller ud i området. Fra rundkørslen er der én adgangsvej til anlægget, hvilken er udformet som en cirkulationsvej som fører tilbage rundkørslen. Ind- og udkørsel møder rundkørslen samlet, hvilket minimerer tilkoblingerne på rundkørslen.

Inden for cirkulationsvejen skabes et areal, der benyttes til parkering af tunge og store køretøjer - lastvogne, busser osv. Det er yderst pladskrævende at etablere parkeringspladser til disse køretøjer og parkering skal helst foregå

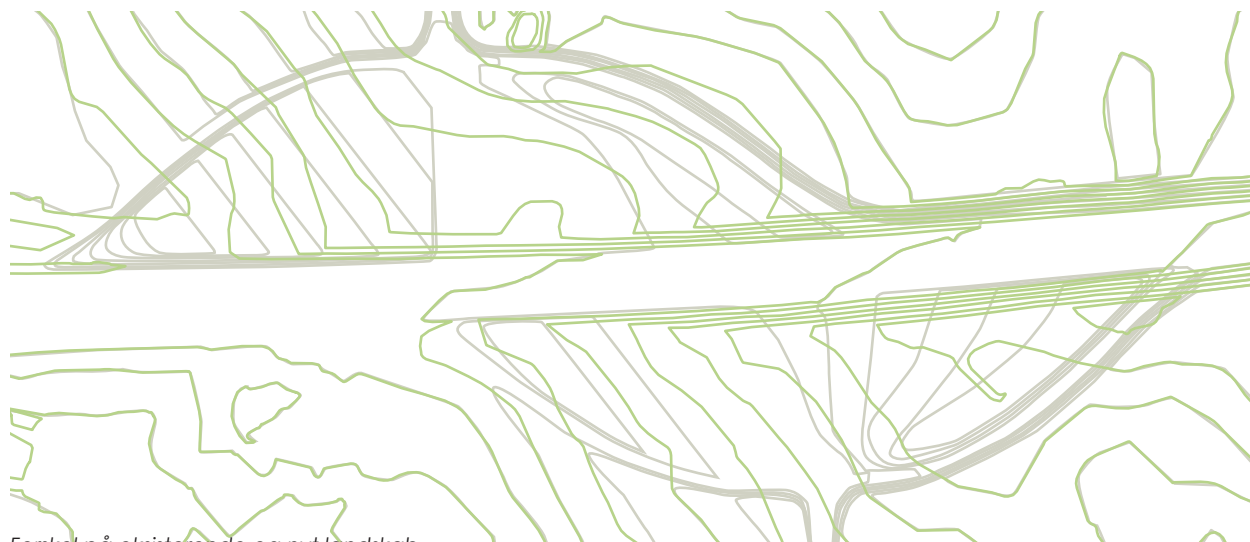
uden at bakke hvorfor der er fordelagtigt med en vej både foran og bagved parkeringsbåsen.

Udenom cirkulationsvejen etableres de øvrige parkeringspladser, således de passer sig ind i anlæggets overordnede landskabsbearbejdning. Der etableres hovedsagligt parkering til personbiler, men grundet anlæggets irregulære form vil det være muligt at variere båsenes størrelse således der også skabes parkeringsmulighed for biler med trailer, campere, motorcykler etc.

Fleksibiliteten i parkeringsløsning ligger i anlæggsfasen hvor udstrækningen af cirkulationsvejen kan bestemmes således den tilpasses





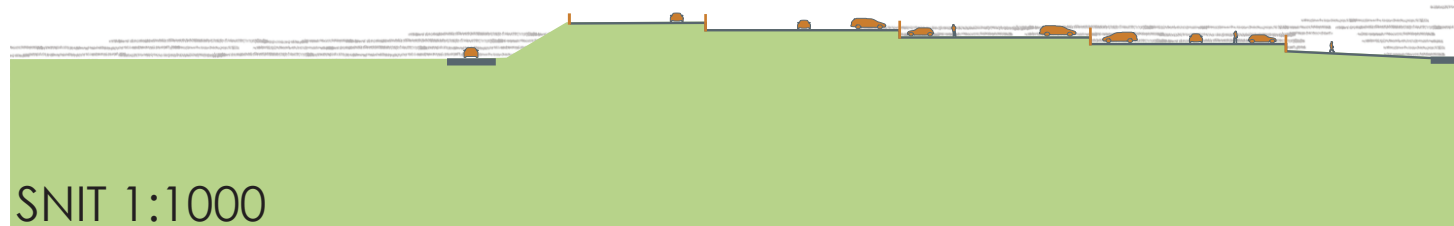


Forskel på eksisterende og nyt landskab



Højder i det nye landskab samt angivelse af snit

# LANDSKAB LANDSKAB LANDSKAB LANDSKAB



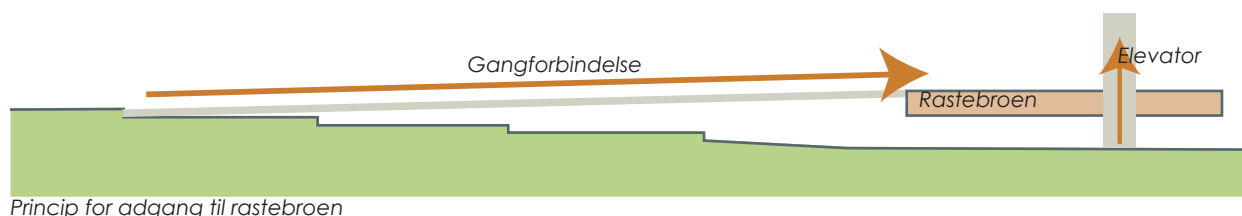
SNIT 1:1000

Der er foretaget en bearbejdning af landskabet hvor anlægget placeres. Omkring anlægget foretages der kun mindre justeringer og landskabet har fortsat karakter af at være et terræn. Selve anlægget bearbejdes mere markant og fremstår som et kunstigt landskab. Landskabet bygges op med støttemure, hvorved der opstår terrasser hvorpå parkeringen til personbiler er placeret, parkeringen foregår således plant trods stigningen i landskabet.

Udgangspunktet for landskabsbearbejdningen er at anlæggets grundniveau er i højde med motorvejen. Man kører således, når man kører fra, ind i landskabet som i dag ligger højere end motorvejen. På den plane flade der er skabt til anlægget bygges landskabet op, således der er lavt under broen og højt ud mod til- og afkørselsvejene, hvilket understreger fornemmelsen af at køre gennem landskabet når man forlader motorvejen. Koterne på anlægget er lagt således de følger koterne i det omkringliggende landskab. Mod øst fortsætter landskabets stigning henover til og afkørselsvejen. Koterne mod vest løber på tværs af til- og afkørselsvejen, hvilket medfører

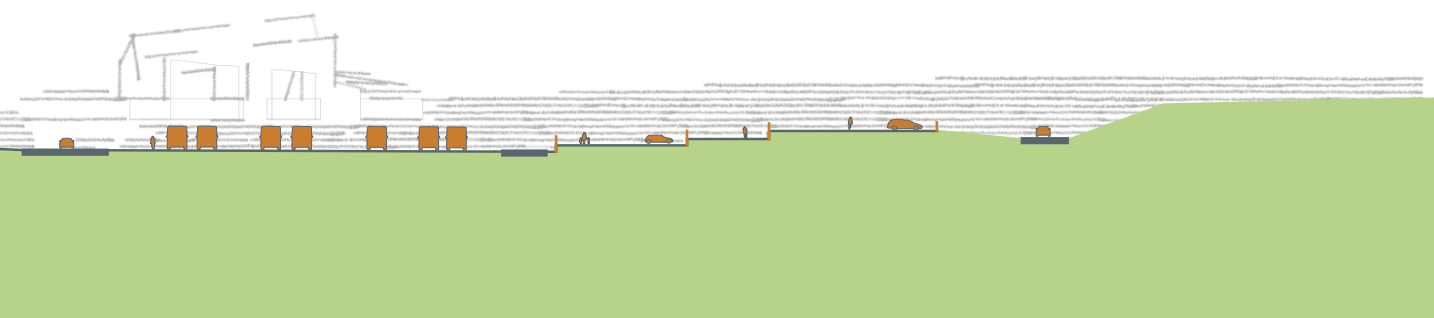
at landskabet i området stiger mens landskabet på anlægget falder, se illustration på modsatte side.

Landskabet skaber en vertikal inddeling af trafikkanterne. Hvis man parkerer lavt er man horisontalt tæt på motorvejen og flow der er her, det appellerer derfor til de bilister der har travlt og hurtigt skal videre. Dette underbygges ligeledes af at det er disse parkeringspladser der ligger nærmest cirkulationsvejen. Forbindelsen fra det lave landskab til rastebroen er en hurtig forbindelse i form af en elevator, som er centralt placeret på rastebroen. De parkeringspladser der ligger oppe i landskabet nærmer sig horisontalt rastebroen og er således mere koblet til rastefunktionen end til motorvejen. Parkering oppe i landskabet er således mere rettet mod bilister der skal holde et længere stop og som bruger opholdet til hvil og ikke blot til et hurtigt ærinde. Forbindelsen til rastebroen fra de højtliggende parkeringspladser er skabt via en gangforbindelse som møder rastebroen ved dens begyndelse. Der er ligeledes stiforbindelse til rastebroens fra lokalområdet, som dermed ikke kun er et sted for bilister på motorvejen.



Princip for adgang til rastebroen

AB LANDSKAB LANDSKAB LANDSKAB LANDSKAB





1:10000

# STRATEGI

## OMRÅDEPLAN

Vandflow

Frihøjde  
4,63m

### PRINCIPSNIT 1:1000

Broens placering i landskabet, vandflowets niveau samt frihøjde krav

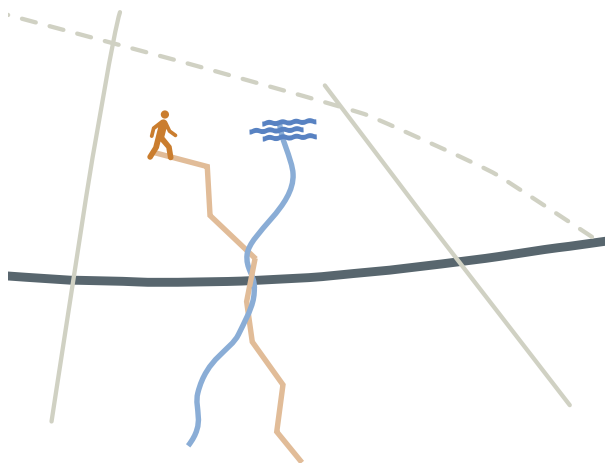
Anlæggets placering i konteksten er bestemt med udgangspunkt i de pladskrav der er til afvikling af trafik og parkering og tager afsæt i det landskab der er i området.

Til- og afkørsler er udelukkende angivet som en signatur og der er således ikke foretaget beregninger på rampernes længde, men alene foretaget en vurdering på baggrund af eksisterende til- og afkørsler. Anlæggets placering forholdsvis centralt mellem de to eksisterende broer giver yderligere mulighed for at gøre til- og afkørslerne maksimalt lange. Løsningen bygger imidlertid på et princip hvor man kører langt ind i landskabet, frem for langs motorvejen som mange eksisterende til- og afkørsler.

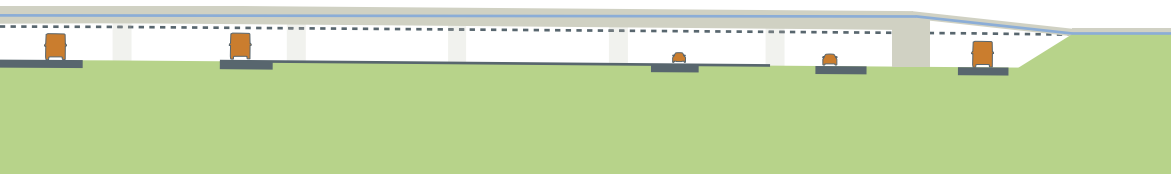
Anlægget er yderligere placeret med hensyntagen til rastebroen og den fornødne frihøjde til kørebaner nedenunder. Vejreglernes krav inddeles i forskellige vejgrupper. Her er der, for alle veje, taget udgangspunkt i kravet til en Europavej, hvilket motorvejen er. Frihøjde over kørebanen skal være 4,5m, hvorpå der lægges en tolerance således den samlede frihøjde under broen skal være 4,63m. [Vejdirektoratet, 1998] Da terrænet er højest på motorvejen og falder ind i mod rundkørslerne kan rastebroen være lavere i enderne hvor den også skal møde landskabet. Des lavere rastebroen er des længere mod vest kan anlægget placeres, hvilket er fordelagtigt. Rastebroen er således let buet, hvilket yderligere er

fordelagtigt i forhold til konstruktionen da flest kræfter vil ledes ud i broens endepunkter hvor der kan etableres kraftige understøtninger.

Rastebroen fungerer som kobling mellem de to områder på hver side af motorvejen. De to områder har vidt forskellige forudsætninger og der er derfor et stort potentiale i at forbinde dem. Forbindelserne skabes via flows som har afsæt i de to områders karakter. De to flows der føres over motorvejen er mennesker, som en rekreativ forbindelse, og vand, som har et miljømæssigt hensyn.



OMRÅDEPLAN OMRÅDEPLAN OMRÅDEPLA



Området nord for motorvejen er det der er udpeget til erhvervsudviklingsområde. Det umiddelbare urbane potentiale i forbindelse med rasteplassen ligger således her. Lokalplanen udlægger området til transportorienteret erhverv og giver desuden mulighed for et hotel. [Nyborg kommune, 2001b] Området skal således anvendes til funktioner der typisk placeres langs motorvejen. Lokalplanen pointerer, at der ikke findes andre arealer i kommunen med lignende muligheder. [Nyborg kommune, 2001b] Det vurderes at der henvises til det store samlede areal samt placeringen ved motorvejen. Lokalplanen sætter dog samtidig bestemmelse om et 15-20m beplantningsbælte omkring området [Nyborg kommune, 2001a]. Dette vil afskærme området og ikke udnytte det potentiale for synlighed et erhvervsområde ved motorvejen netop her, hvorfor det virker ufordelagtigt ikke at anvende dette potentiale. Synlighed og den imageskabende effekt er typisk forklaringen på vækst i motorvejserhverv, hvis ikke det er en simpel konsekvens af kommunens arealudlæg. [Hovgesen & Nielsen, 2005] Landskabet ligger generelt højere end motorvejen, hvilket besværliggøre en direkte eksponering. Rastebroen vil imidlertid fungere som et symbol for området og dens placering i landskabet bevirker en øget visuel kontakt fra motorvejen til erhvervsområdet. Vest for erhvervsudviklings-

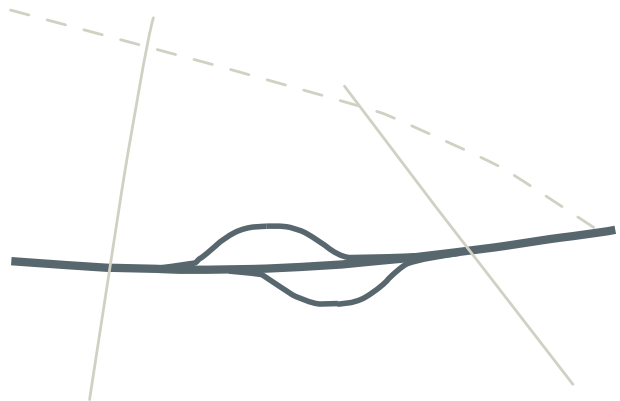
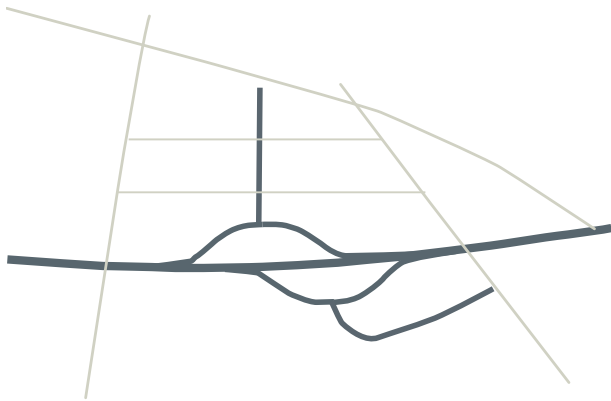
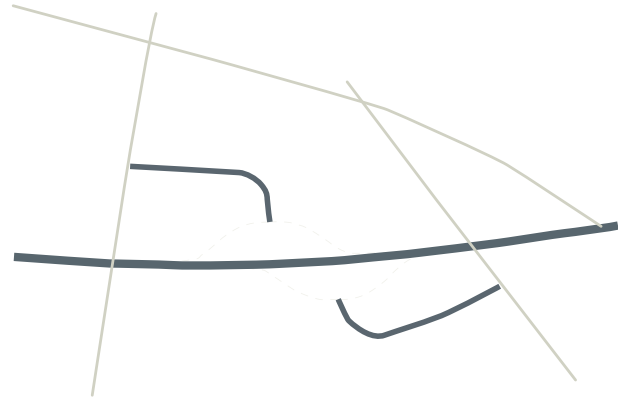
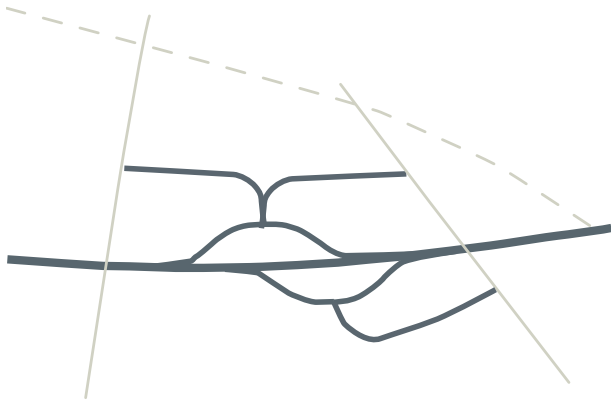


området ligger en mindre landsby. Denne er del af en række af landsbyer der fortsætter mod nord og nærmest er vokset sammen til en sammenhængende struktur. Syd for motorvejen er en sti, der har sit udgangspunkt i Nyborgs centrum. Den rekreative forbindelse der anlægges i området og føres henover motorvejen i rastebroen forbinder landsbyen med stien og er således med til at trække et urbant spor henover det omkringliggende landskab, som det fremgår af områdeplanen.

# URBAN URBAN URBAN URBAN URBAN

Erhvervsudviklingsområde nord for motorvejen





*Fleksibilitet i til- og afkørsel - forskellige principper*

## URBAN URBAN URBAN URBAN URBAN URBAN

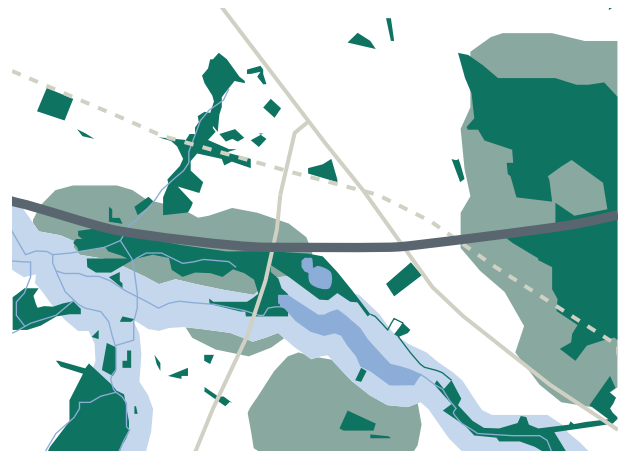
Det kræver store infrastrukturelle investeringer at udvikle erhvervsområdet og det er derfor nødvendigt at der er sikret salgsaftaler således udgifterne kan dækkes [Nyborg kommune, 2001a]. Placeringen af den nye rasteplads og gennemføringen af den rekreative forbindelse kan medvirke til at gøre området attraktivt og således sikre sådanne salgsaftaler. Områdets indretning fastsættes således heller ikke i forbindelse med dette projekt, da den vil afhænge af de behov der opstår.

De dispositioner der er foretaget i forbindelse med rastepladsen har en høj fleksibilitet, hvilket giver mange muligheder for at variere en senere udstykning. Det er udelukkende det punkt hvor vejene møder rundkørslen der

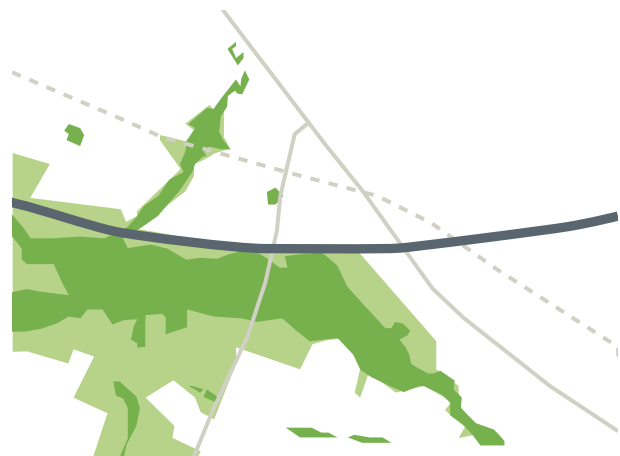
er fikseret og linjeføringen af vejen i området kan således varieres. Det er ligeledes muligt ikke både at have til- og afkørsel til anlægget og område. Således de enten separeres eller adgangen til anlægget sker gennem området via andre afkørsler, hvilket svarer til afkørsler til uofficielle anlæg, se definition i kapitlet 1.

Den sti det urbane flow kobler på syd for motorvejen er en offentlig vandresti som passerer igennem en smuk natur. Området består bl.a. af Hjulby mose og Hjulby sø der er forbundet med et netværk af åer. Denne del af området er desuden lavtliggende, hvilket medvirker til at gøre det til et vådområde. Det er udpeget til "særligt følsomt landbrugsområde" (SFL område). [Grundkortfyn, www] Hvilket betyder, at landbruget kan søges tilskud til at reducere udledning af skadelige stoffer. [Vådområder, www] Omkring sø og å-løb er defineret en beskyttelseslinje [Grundkortfyn, www]. Denne skal forhindre bebyggelse, beplantning og ændring af terrænet 150m fra sø og å [Post, 2009, s. 37]. Omkring skovområder er der defineret en byggelinje [Grundkortfyn, www], hvilken skal forhindre bebyggelse indenfor 300m. [Post, 2009, s.38] Der er desuden en naturbeskyttelse i området [Grundkortfyn, www]. Hvilket indebærer ændringer i der forringer naturværdierne, naturbeskyttelse omfatter både æstetiske, oplevelsesmæssige og rekreative forhold samt beskyttelse af dyre og plantearter. [Post, 2009, 130]

Hensynet til naturen udgør en indskrænkning i forhold til hvor det er muligt at placere anlægget, hvilket dog ikke har været aktuelt at overveje i det fremførte løsningsforslag da terrænet alene er medvirkende til at anlægget ikke blev placeret i naturområdet. Naturområdet er imidlertid ikke kun en begrænsning, men også et potentiale i kraft af vådområds



Beskyttelses- og byggelinier



Naturbeskyttelse og SFL område

# R NATUR NATUR NATUR NATUR NATUR





karakteren. En mulighed er at lede regnvand fra urbane områder hertil, således overbelastning af kloaknettet reduceres. [Post, 2009, 115] Det er denne mulighed der aktiveres og således vandflowet fra overfladevand, i det fremtidige erhvervsområde der ledes henover motorvejen og ud i vådområdet.

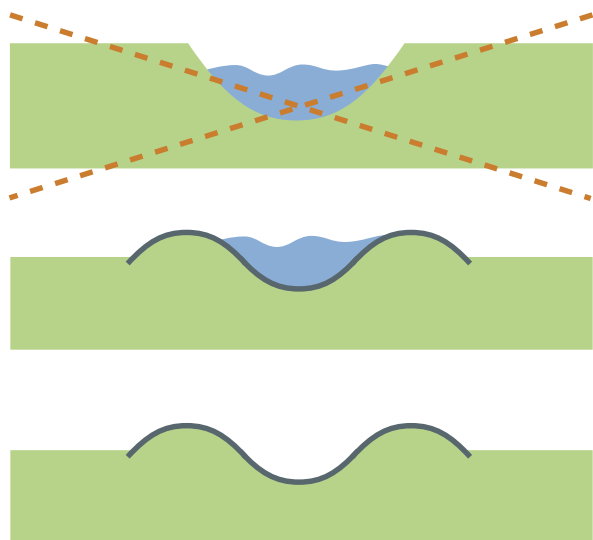
Overfladevand er det vand som produceres i et urbant område fra tage, belagte overflader og veje under et regnvejr. Mængden af overfladevand er derfor afhængig af hvor meget og hvor tit det regner og af områdets evne til at absorbere det overskydende vand. [UNEP, www] Det urbane områdes fremtidige karakter som erhvervsområde vil imidlertid medføre store belagte arealer. Det vurderes derfor at der er et grundlag for at opsamle regnvandet og ikke blot lede det i kloaksystemet, hvilket er den almindelige og mindre miljøvenlige løsning på regnvandsproblemet. [UNEP, www] Dette er problematisk, da kloaknettet oftere og oftere bliver overbelastet under kraftige regnfald og derfor skaber oversvømmelser. Regnvand er imidlertid forurenet, hovedsagligt af de ting det samler op når det løber hen over de urbane overflader. Hvis der er meget forurening på overfladerne kan regnvandet blive ligeså forurenet som spildevand, generelt er overfladevand dog mere rent end spildevand, og de to afledningssystemer bør adskilles. [UNEP, www] Der stilles derfor også udelukkende forslag om opsamling af overfladevand, med det forbehold at det muligvis

også vil være muligt at opsamle det grå spildevand (fra vask, køkken etc.).

Den almindelige metode til rensning af overfladevand, der er separeret fra spildevand, er at de forurenede elementer bundfældes, hvorefter det rensede vand kan ledes videre til et det naturlige vandmiljø eller opsamles til vanding af landbrug og parker. [UNEP, www]

Projektet forslår en opsamling af regnvandet fra det urbane område, som foregår i et underjordisk system således det ikke påvirker brugsmulighederne af området og vandets flow henover forurenede flader kan minimeres. Vandet ledes ud i en åben kanal, som er den flowlinie der er indtegnet i områdeplanen. Denne er formet som en blød betonrende, hvilket gør at alt vandet ledes over motorvejen og således ikke siver ned, som det ville gøre hvis det var en vegeteret kanal. I tørre perioder hvor der ikke er vand vil renden være tom, men fremstå som et objekt landskabskunst. Efter vandet er ledt over motorvejen ledes det ud i et bassin hvor rensning foregår. Herfra er bassinet forbundet til eksisterende søer således vandet kommer til at indgå i det naturlige vandmiljø. En del af landskabet i det urbane områder ligger lavere end vandrenden hvorfor det ikke kan ledes med over broen. Der kan derfor etableres et lignende system vest på grunden og en sø i det sydvestlige hjørne af det urbane områdes grund hvor dette vand kan renses.

NATUR NATUR NATUR NATUR NATUR NA



Inspiration til vandkanal

# **4. *PLADS***

I det følgende behandles de steder på rastepladsen der er beregnet til ophold og dermed afslapning for mennesker. Disse steder betragtes som byrum, da de grundlæggende har samme formål, trods den noget anderledes kontekst. Denne tilgang bevirker, at pladsen i designforslaget er væsentligt anderledes, end de opholdssteder der i dag kendes fra rastepladsen.



Der er observeret flere typer af udendørs opholdssteder på anlæggene, hvilke kan inddeles i fire kategorier.

- *Grønne picnicarealer*  
Denne type opholdsareal er gennemgående for alle anlæg fra rasteplass til serviceanlæg. På anlæggene skiltes der til disse områder med *rasteplass*, der er således lagt et fokus på disse steder som særlige rastesteder.
- *Restaurantterrasse*  
Bag bygningen mod picnicarealet findes generelt en terrasse tilknyttet restauranten. Der er også registreret et lignende areal foran bygningen på Lillebælt N i tilknytning til en Quikfood servering. På Kildebjerg N er der skiltet med at medbragt mad ikke må nydes, hvilket betyder at nogle ikke vil have adgang til dette ellers umiddelbart offentlige rum.
- *Picnic-øer i parkeringsområde*  
Et af de registrerede anlæg har en picnic-ø i parkeringsarealet, hvor flere bord/bænke sæt er samlet i et bælte. Der findes dog andre typer, fx grønne lommer der på den ene side er åben mod parkeringsarealet.
- *I og omkring bilen*  
Medbragt mad eller mad købt i kiosken nydes ofte i bilen eller omkring bilen ved et åbent bagagerum. Dårligt vejr kan være en afgørende grund til at folk ikke flytter til picnicområdet. Der er ligeledes folk der står ud af bilen for at ryge, og går rundt i parkeringsområdet.

RUMSKVALITET BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALIT

Restaurantterrasse



Picnic-ø i parkeringsområde



I og omkring bilen



## Beskyttelse

De tre første kvalitetskriterier omhandler beskyttelse, da det er væsentligt at man føler sig tryk og har det behageligt for at man vil opholde sig i et rum. De tre kriterier er beskyttelse mod trafik og ulykker, kriminalitet og vold samt ubehagelige klimafaktorer. [Gehl architects, 2006]

Alle ankommer til anlæggene i bil, trafikken er derfor væsentligt, også for opholdet på anlægget. Opdelingen mellem parkering og picnic medvirker at trafik ikke er en faktor der påvirker trygheden i og omkring picnicområdet. De opholdssteder, der er placeret i tilknytning til parkeringsarealet, er mere udsatte. Trafikken kommer ikke, naturligt, ind i picnic-øerne men i relation til fx legende børn kan det virke utrygt. Picnic-øerne, er ydermere meget åbne og man kunne føle sig utryk i forhold til risikoen for at nogen kommer til at køre for langt og rammer ind i picnic-øen. Når man opholder sig omkring bilen har man selv valgt at være i trafikens midtpunkt og skaber derfor en situation hvor man generelt skal være opmærksom, selvom bilerne kører forholdsvis langsomt.


Oplevelsen af tryghed i forhold til vold og kriminalitet, er omvendt beskyttelsen mod trafik, størst i parkeringsområdet. Dette skyldes at der her er flest mennesker og at der som regel både dag og nat vil være en del andre udover en selv. En sommerdag omkring frokost

vil der sandsynligvis også være mange i picnicområdet. Det er dog typisk kun dem, der målrettet søger ophold, der går herind. Picnicområdet er ydermere ikke belyst, mens der i parkeringsområdet er belysning, om end det er fra høje master.

Den beskyttelse der ydes mod klimatiske faktorer skabes hovedsagligt af beplantning, som i nogle tilfælde vil kunne skabe læ. Bygningen kan yde en klimatisk beskyttelse i de opholdsarealer der ligger i tilknytning til den. Dette kan både være for vind, kulde og nedbør.

Restaurantterrasserne er umiddelbart det sted man kan føle sig mest beskyttet. De ligger ofte i tilknytning til picnicområdet og er derfor beskyttet for trafik, samtidig med at de ligger tæt ved bygningen hvor der er mennesker og liv døgnet rundt. Typisk er der også bedre belysning på terrasserne, tilpasset den menneskelige skala ligesom det er det opholdsareal der potentielt har mest beskyttelse for klimatiske faktorer da bygningen kan skabe læ og der nogle steder findes overdækning.


VALITET BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALITET BYR

<b>B E S K Y T T E L S E</b>	<b>Beskyttelse mod trafik og ulykker</b> - Oplevelse af tryghed i relation til trafik, så hverken børn, forældre eller andre behøver at være bekymrede, når de færdes på stedet. 	<b>Beskyttelse mod kriminalitet og vold - oplevelse af tryghed</b> - levende byrum - funktioner der overlapper dag/nat - god belysning 	<b>Beskyttelse mod ubehagelige klimafaktorer</b> - vind/træk - regn/sne - kulde 
--	--	---	---

M  
U  
L  
L  
I  
G  
H  
E  
D  
F  
O  
R  
U  
D  
F  
O  
L  
D  
E  
L  
S  
E


**Muligheder for at GÅ**

- plads til at gå komfortabelt
- gode overflader
- ingen forhindringer
- interessante facader at gå langs
- adgang for alle, ramper, elevatorer mv.




**Mulighed for at at STÅ/OPHOLD**

- opholdszoner/kanteffekt
- støttepunkter at stå ved
- facader med gode detaljer, der inviterer til ophold




**Mulighed for at SIDDE**

- siddezoner
- maksimerede fordele: udsigt, sol, mennesker at se på
- gode siddesteder
- gode siddemøbler
- godt lokalt klima




**Mulighed for at SE**

- rimelige se-afstande
- uhindrede kig
- interessante kig
- belysning (aften/nat)



**Mulighed for LEG/UDFOLDELSE/AKTIVITETER**

- Invitation til fysisk aktivitet, leg, udfoldelse og underholdning
- midlertidige aktiviteter (markeder, cirkus, udstillinger)
- lejlighedsvisse aktiviteter (events, festivaler, spontane aktiviteter)




**DAG og NAT hensyn om natten**

- 24 timers by
- Forskellige funktioner
- Lys i vinduerne
- Beboere
- Belysning




**Mulighed for at TALE og HØRE**

- lavt støj niveau
- samtalevenlige, siddearrangementer, "tale-landskaber"



**VINTER og SOMMER hensyn**

- Belysning
- Sæsonaktiviteter (skating, juledekor.)
- Ekstra beskyttelse fra ubehageligt klima



BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALITET

**Mulighed for udfoldelse**

Det næste niveau omfatter muligheden for at opholde sig i og bruge rummet. De seks kriterier omfatter forskellige situationer og der kan således godt være muligheder i rummet uden de alle er opfyldt. Den største kvalitet opnås dog, hvis der er mulighed for at gå, at stå/ophold, at sidde, at se, tale og høre, at lege/udfoldelse/aktivitet samt nat og vinterhensyn tilgodeses. [Gehl architects, 2006]

Hovedelementet i alle opholdsarealer er et traditionelt borde/bænke sæt, som er velegnet i forhold til at skulle sidde og spise en frokost sammen med dem, man er kommet med og allerede kender. Dette er de eneste muligheder for at sidde og opholde sig, ud

over egen bil, som alle selvfølgelig har med. Generelt kunne der godt ønskes en større variation i sidde- og opholdsmuligheder.

Selve anlægget er meget åbent og eftersom der ikke er nogen reel afgrænsning af de picnic-øer der findes her, er den visuelle oplevelse både fra bil og picnic-øer ikke særlig interessant. Både fordi der er meget lange kig og fordi der ikke indrammes nogle specifikke og gode kig. Omvendt har man mulighed for at overskue alting og der er rig mulighed for at se på mennesker og hvad der ellers foregår på anlægget. I picnicarealet er situationen en anden, her er der ofte lagt nogle interessante kig ind med udsigt over en sø eller et

marklandskab. Samtidig har man stadig rig mulighed for at observere de andre mennesker, der befinder sig i picnicområde, da der sjældent er afgræsning mellem de enkelte borde/bænke sæt.

Der er generelt støjende på anlæggene, både fra de biler der kører rundt på selve anlægget men også fra trafikken på motorvejen, der suser forbi lige ved siden af. Det er ikke så generende at man ikke kan føre en normal samtale. Det bevirker dog, at man ikke fuldstændig har fornemmelsen af at være væk fra vejen. Hvis man bevæger sig ind i selve picnicområdet er det generelt mere roligt og man kan høre fuglekvidren. Lyden fra motorvejen kan dog stadig høres og kommer til at virke endnu mere generende, muligvis fordi man ikke kan se trafik og biler og derfor ikke forventer at der er støj.

Invitation til fysisk aktivitet begrænser sig til en legeplads med et mindre udvalg af legeredskaber. Nogle anlæg har også en større græsplæne, hvor man kan lege eller spille bold. Disse aktivitetsmuligheder er dog hovedsagligt rettet mod børn. Den eneste aktivitet for voksne er at gå på den sti, der er anlagt i forbindelse med picnicarealet. Der er ikke yderligere lagt an til at man går i opholdsarealerne. Fodgængerforbindelserne er placeret i selve anlægget. I nogle tilfælde er det en direkte forbindelse der skaber adgang til bord/bænke sættene. I andre tilfælde går man over en

græsmark for at komme dertil. De forbindelser der er skabt har en god og fremkommelig belægning. I et tilfælde er der ingen sti og man skal yderligere op ad en trappe hvilket medvirker til at der ikke er adgang for alle. Hvilket ellers er en vigtig faktor for Vejdirektoratet [Vejdirektoratet, 2003].

Der afholdes hverken midlertidige eller lejlighedsvis aktiviteter på anlæggene. Dette skyldes sandsynligvis, at det ikke er et ønske at gøre anlæggene til en attraktion, men at det blot skal være en rastemulighed med de basisfunktioner dette kræver.

Der tages ikke særligt hensyn til hverken nat-situationen eller vintersæsonen. I disse perioder vil opholdsarealerne ligge stort set øde hen. Som tidligere diskuteret vil der dog være mennesker og lys i parkeringsarealet. Dette kan gøre det lidt mere indbydende at bruge opholdsarealer i nærheden af parkering eller bygningen om aftenen/natten.

ALITET BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALITET BYRU

Sidemuligheder



Muligheden for udfoldelse



Robust inventar



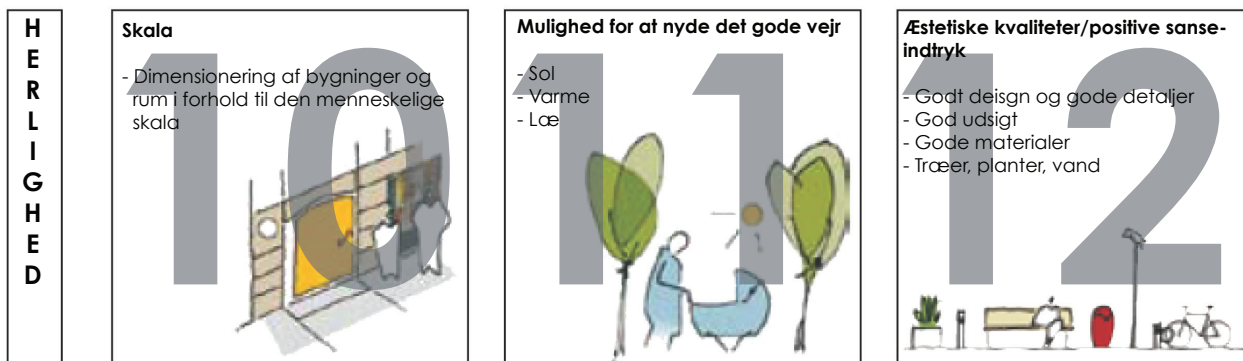


## Herlighed

De tre sidste kvalitetskriterier omfatter herligheden i rummet, eller de indtryk man får når man opholder sig der. De tre kriterier dækker over skala, mulighed for at nyde det gode vejr samt æstetiske kvaliteter/positive sanseindtryk. [Gehl architects, 2006]

Anlæggene er generelt designet med bilen og funktionaliteten som hovedfokus. Der er derfor ikke mange elementer der bidrager til herligheden i opholdsrummene. Der gives dog en mulighed for at komme ud af bilen og nyde det gode vejr. Derudover er der også enkelte elementer der bidrager til positive sanseindtryk såsom beplantning og god udsigt, specielt i picnicområdet. Anlæggene

har en skala der er tilpasset trafikken uden den store forskel på opholdszoner og resten af anlægget. Dette fokus på trafikken kommer sig ligeledes til udtryk i materialevalg og inventar som er robuste og har få detaljer.



BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALITET BYRUMSKVALITET

Public space, de offentlige rum, er et centralt emne i urban design. Det er rum der kan indsættes i forskellige diskurser, men generel konsensus omkring kvalitetsfulde public spaces er, ifølge Hajer og Rejndorp at de er *"beautiful, wholesome and safe"* [Hajer & Rejndorp, 2001, s.10] Derudover er det en terminologi der bruges til at beskrive de steder hvor der er mulighed for at der opstår møder. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.10]

Møder er en social aktivitet der kan forekomme så snart der er to mennesker til steder på et sted samtidig. [Gehl, 2003 s.11] Sociale aktiviteter er følgeaktiviteter af de to andre typer af aktiviteter der foregår i det offentlige rum. Hvilke er nødvendige aktiviteter, som man mere eller mindre er nødt til at udføre og valgfrie aktiviteter, som man kan foretage sig hvis man har lyst til det. De nødvendige aktiviteter er uafhængige af kvaliteten af det fysiske miljø, mens de valgfrie aktiviteter udelukkende forekommer hvis rummet gør det muligt og desuden er behageligt at opholde sig i. [Gehl, 2003 s. 7] Aktiviteterne opstår både med udgangspunkt i programmering og den fysiske form samt kvalitet af et offentligt rum. De sociale aktiviteter er den væsentligste parameter for at måle kvaliteten af et public space. [Gehl, 2003 s.11]

Public domain er en udvidelse af begrebet public space. Gode public spaces vil også kunne fungere som public domains, da de

som også kan generere en værdiforøgelse af stedet. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.92] Et public domain består således af flere lag. Som oftest en hovedaktivitet der iværksætter andre aktiviteter, der enten er forbundet til hovedaktiviteten eller står i kontrast til den. [Rejndorp, 2007 s.20] Eller ved en bevidst sammenstilling af forskellige aktiviteter. Det er ikke nødvendigt at alting er til stede overalt i et public space for at det bliver et public domain. Forskellige steder der er tæt forbundet med hinanden kan tiltrække forskellige grupper af mennesker og således skabe et public domain. [Rejndorp, 2007 s.16]

Der kan defineres tre designstrategier til at skabe public domains. De medfører en forbindelse og konfrontation mellem forskellige miljøer og skaber derfor potentiale for et public domain i et public space. De tre strategier er [Rejndorp, 2007 ss. 19-20]:

- Tematisere; skabe en særlig atmosfære
- Komprimere; sætte forskellige temaer tæt op ad hinanden
- Indramme; indsætte et program i en fremmed kontekst

Et eksempel på et sted hvor disse teknikker er anvendt er en skaterpark i Rotterdams erhvervsområde. Den har et klart tema der relaterer sig til en bestemt ungdomskultur. Den er direkte konfronteret med kontorbygningerne omkring den, samtidig med at kontor-

tiltrækker mange forskellige grupper af mennesker. [Rejndorp, 2007 s.14]. I public domains foregår der mere end blot møder - der sker også en kulturel udveksling og det er således mere en oplevelse end et sted der udgør et public domain. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.11] Definitionen af public domains er:

*"Those places where an exchange between different social groups is possible and actually occurs"* [Hajer & Rejndorp, 2001, s.11]

Programmeringen af et public space er væsentlig for om der kan opstå et public domain, da det skal tiltrække forskellige grupper af mennesker. Der skal være en blanding af aktiviteter, hvilket i sig selv er værdifuldt men

bygningerne også indrammer skatermiljøet. [Rejndorp, 2007 s. 20] Hovedaktiviteten her er relateret til erhvervsområdet, mens den public domain skabende aktivitet, skaterparken, står i stærk kontrast til selve erhvervsområdet. De tre strategier fungerer sammen, men vil vægtes forskelligt alt efter den specifikke design case. Det beskrevne eksempel viser en situation hvor ét enkelt tema indsættes i en meget specifik kontekst. På et identitetsløst sted, et ikke sted, er kontekst ikke så defineret for de temaer der indsættes for at skabe et public domain og det vil således i højere grad være sammensætningen af temaer, der skaber en karakter på dette sted.

# TEORI PUBLIC DOMAINS PUBLIC DOMAINS PUBLIC

Public space dækker i sin grundlæggende betydning over at et sted er offentligt tilgængeligt for alle, hvilket vil sige at der ikke er nogle adgangskrav som fx en billet eller bestemt påklædning. Public space burde således findes alle steder. Det er imidlertid almindeligt at der tales om gader og pladser i byernes historiske centrum når man diskuterer public space. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.32] Dette passer ikke overens med tankerne i et netværkssamfund, hvor det er netværksbyen der er den determinerende faktor for det urbane liv. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.29] Steder i byens periferi eller i det åbne land kan have et ligeså stort, eller større, urbant potentiale som steder i bycentrummet. Det afgørende er at stedet er en del af netværket. Det er ved udfletninger, lufthavne, overskæringer osv. der er mulighed for at skabe public domains, da det er strukturelle mødesteder. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.129] Hvilket desuden vil bevirke en differentiering af disse steder, da der indlejres identitet og sociale relationer, hvilket gør at de ikke udvikler sig til ikke-steder. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.32] Ikke-steder opstår som en konsekvens af at funktionaliteten er i højsæde – at stedet fx skal kunne håndtere en stor mængde mennesker på en effektiv måde. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.93] Dette resulterer i steder der designes som friktionsløse miljøer, hvilket umuliggør at public domains kan opstå. [Hajer & Rejndorp, 2001, s.104] Det funktionalistiske forsvinder således hvis public domain forsøges skabt i ikke-stedets kerne, fx parke-

## DOMAINS PUBLIC DOMAINS PUBLIC DOMAIN

ringsanlægget. Tilgangen må derimod være at indlægge steder i umiddelbar nærhed der tiltrækker forskellige grupper og dermed giver muligheden for public domain. Disse steder forbindes til det friktionsløse sted, uden at denne friktionsløshed påvirkes.



Den typiske motorvejsbro

## TILGANG KARAKTER

Opholdsstederne på rasteplasserne i dag er meget simple og fokuserer, i deres udgangspunkt udelukkende på én type ophold og aktivitet. Ensartetheden kommer sig til udtryk i bord/bænke sættene, der indbyder til at man sætter sig sammen med nogen man kender og spiser en frokost. Til en hvis grad er der også mulighed for fysisk aktivitet, dette er imidlertid ikke særlig fremtrædende, men begrænser sig ofte til et par enkelte legeredskaber der står ubemærket hen i et hjørne af opholdsrummet. Generelt er de enkelte rum også meget adskilte og alt orienterer sig i forhold til parkeringsarealet, hvorfra man skal vælge hvilken type opholdssted, man ønsker at benytte.

Der arbejdes i projektet med at gøre rastestederne mere kvalitetsfulde, udfolde deres potentiale og gøre dem til en oplevelse, således de bliver til mere end de simple opholdssteder de er i dag. Stederne benævnes "plads" hvilket skal ses som en analogi til de offentlige rum man typisk kender fra byen. Det er imidlertid, i teoriansnittet, blevet klarlagt at man i netværkssamfundet ikke skal tænke urban space og public domain som noget der kun eksisterer i det historiske bycentrum. Det er lige netop på steder som en rasteplass at public domains skal og kan opstå, da der her naturligt kommer mange mennesker med forskellig baggrund og der derfor er et væsentligt potentiale.

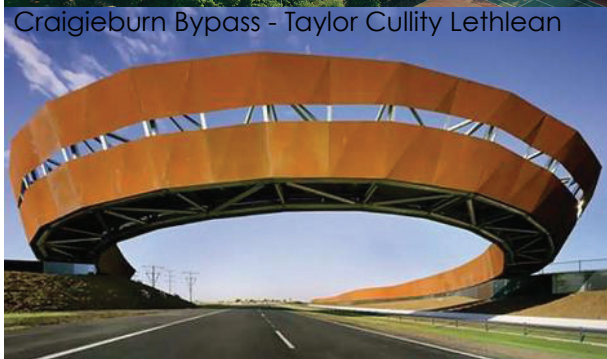
Webb bridge - Denton Corker Marshall



BP Bridge - Frank Gehry



Craigieburn Bypass - Taylor Cullity Lethlean



Inspiration til rastebroens karakter

Borneo Sporenburg Bridge - West8



Millennium bridge - Foster and partners



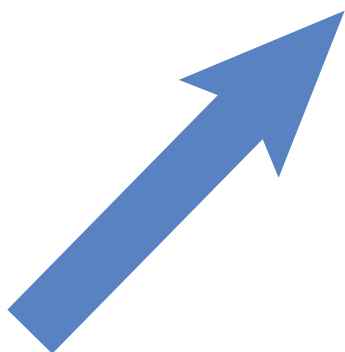
Zaragota Bridge pavilion - Zaha Hadid



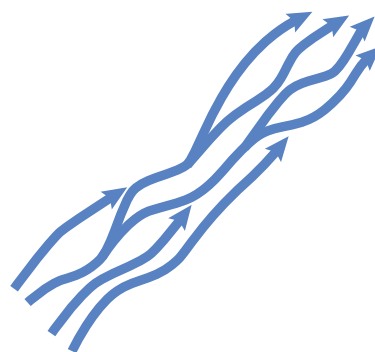
# KTER KARAKTER KARAKTER KARAKTER KARAKT

Der eksisterer således i udgangspunktet et grundlag for at folk kan mødes på pladsen, dette er imidlertid under forudsætning af at de forskellige grupper trækkes til selve pladsen. Der arbejdes derfor med at *tematisere* ved at skabe en større variation i opholds- og aktivitetsmulighederne, end i dag. Disse muligheder *komprimeres* hvilket vil sige at de sættes sammen på ét sted. Denne samlede plads placeres i projektet på broen, heraf navnet rastebro. Det er denne rastebro der danner rammen om et public domain og den formgives således den er karakteristisk. Dette vil bevirke en kontrast til det omkringliggende, både i form og funktion, som *indrammer* det nye public domain.

En motorvejsbro er normalt en yderst statisk udseende konstruktion, som ligger som en rektangulær boks henover vejen, hvilket er samme formsprog som selve motorvejen. Projektet arbejder med at rastebroen skal være en oplevelse både for den som opholder sig på pladsen, rastebroen, og for bilisten som kører på motorvejen. Det karakterfyldte og karakteristiske udtryk skabes ved at arbejde med en organisk form, som vil stå i kontrast til motorvejsrummet og andre motorvejsbroer. Selvom parkeringsanlægget har fået en landskabsbearbejdning fremstår det stadig yderst geometrisk og dermed statisk. Giver rastebroen et mere dynamisk udtryk vil den stå i kontrast til parkeringsanlægget der ligger under den.



Flow på motorvejen



Flow på rastebroen

## W FLOW CASE FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW

Rastebroen er del af netværkssamfundet, og eksisterer i kraft af motorvejen og det flow der findes her. Dem, der vælger at køre fra motorvejen og ind på rasteplassen, er på vej fra et sted til et andet og således stadig i transit mens de gør ophold på rastebroen. Der sker således en hastighedsnedsættelse, en forsinkelse af rejsen, som betyder at man ankommer senere til sin destination. I naturen er det muligt at aflæse hvorledes et flow reagerer på en hastighedsnedsættelse, hvorfor dette danner udgangspunkt for casen. Motorvejens flow, som er planlagt, opstår kun hvis der er anlagt en vej. Selvom hastigheden nedsættes ændres den fysiske manifestation af flowet sig ikke. Vand der har en stærk strøm, fx en flod vil lave et lige skær gennem landskabet, ligesom

motorvejen. Vand der derimod bevæger sig med lav hastighed har en mere rislende karakter og danner et aftryk hvor mindre flowlinier væver sig ind og ud af hinanden. Hvis man sætter disse to typer af aftryk, skabt af vandflow, op mod hinanden afspejler det langsomme flow i langt højere grad dynamik og bevægelse end det hurtige. De eksisterende motorvejsbroer og motorvejen afspejler det hurtige flow i deres statiske form. Rastebroen bearbejdes derimod som et mere langsomt flow, hvorved den får et dynamisk udtryk og står i kontrast til motorvejsanlægget.

Rastebroen er koblet på lokalområdet gennem de flows der er lagt ud i den overordnede strategi. De to flows, vand og men-



Inspirationsgivende struktur



Rastebroens struktur

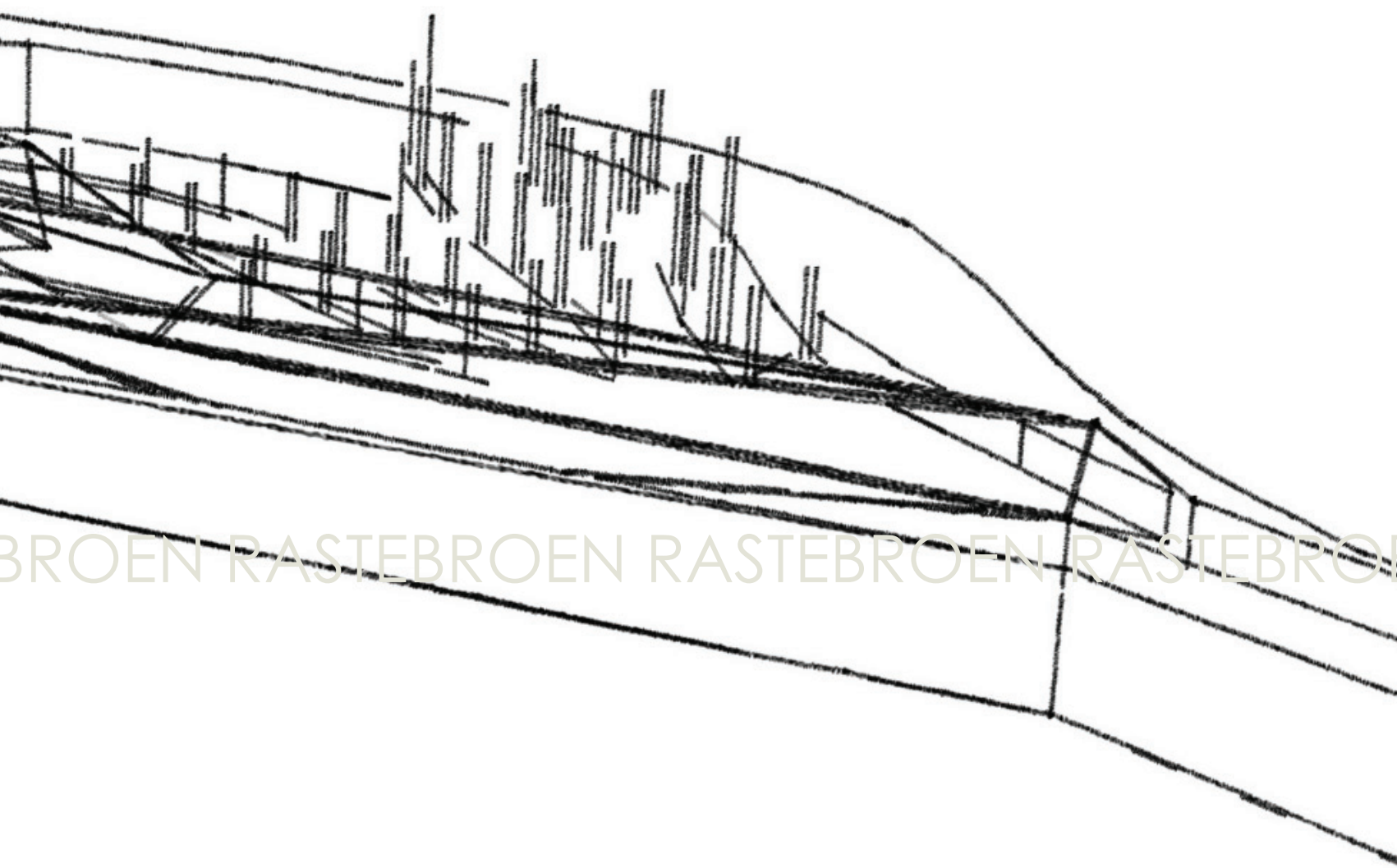
W FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW

nesker, trækkes ind over motorvejen hvorved grundstrukturen i rastebroen dannes. De to flowlinier krydser ind og ud mellem hinanden og imellem dem opstår opholdssteder. Opholdsstederne ses om afstikkere fra de to flowlinier og de fletter ud og ind imellem hinanden og flowlinierne. Igen kan der drages en reference til det flow man finder i naturen. En flod har ofte få men store udløb, ligesom motorvejen har det, mens et langsommere løbende vandløb har mange udløb og sammenløb, hvilket svarer til rastebroen.

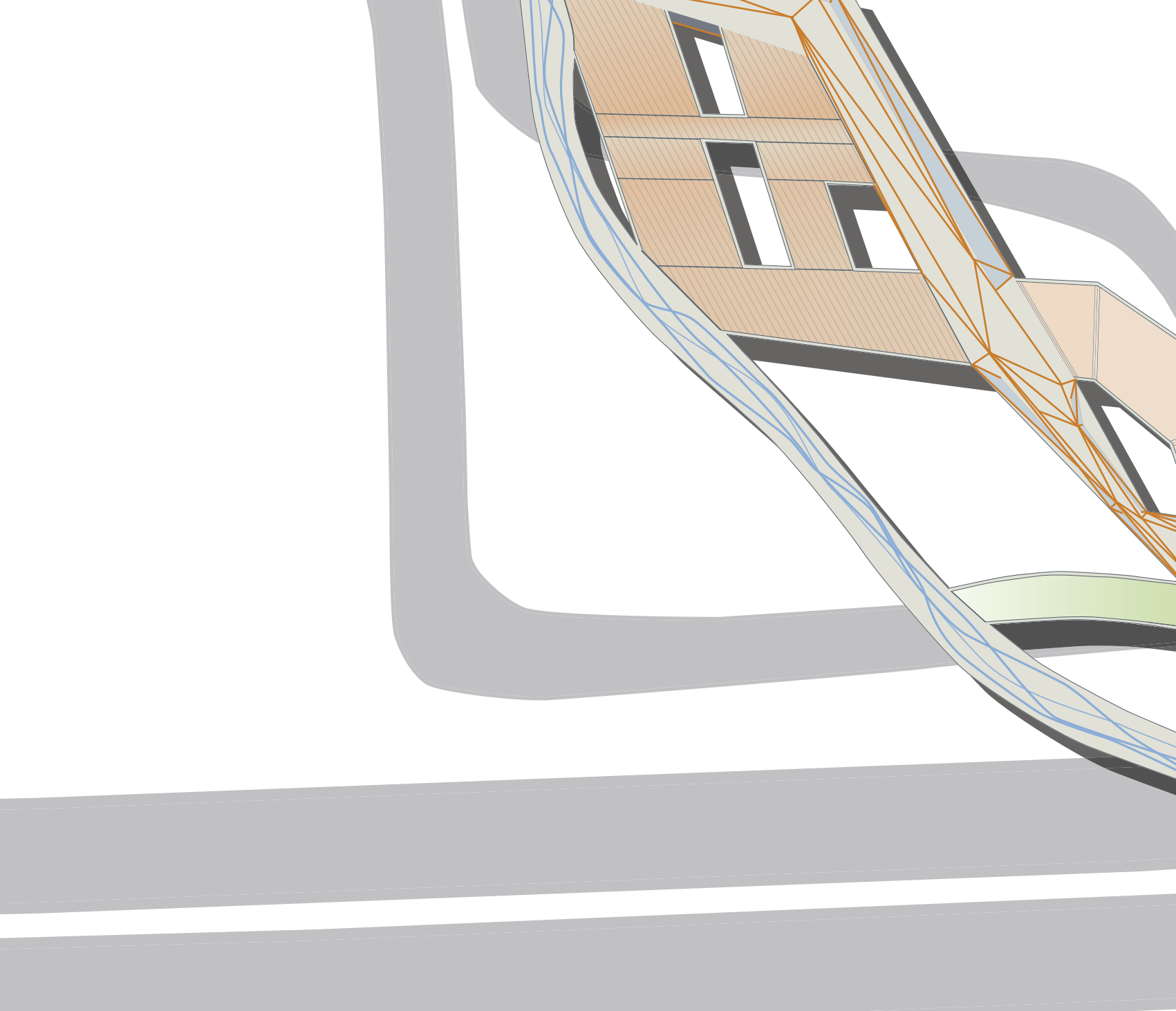
Rastebroens form udvikles med udgangspunkt i ovenstående overvejelser. Der er taget inspiration i et luftfoto af et erosionsmønster i ørkensand. Der er således ikke nogen relation til den kontekst rastebroen placeres i. Inspirationen er derimod valgt ud fra de idéer den umiddelbart skabte omkring udviklingen af en oplevelsesrig og rumlig struktur. Kvaliteterne i inspirationsbilledets flow er bl.a. at det danner en sammenhængende struktur, således det kan tolkes som ét objekt og at det er muligt at trække de to flowlinier igennem, samtidig med at der opstår mulighed for opholdssteder med god relation til flowet.







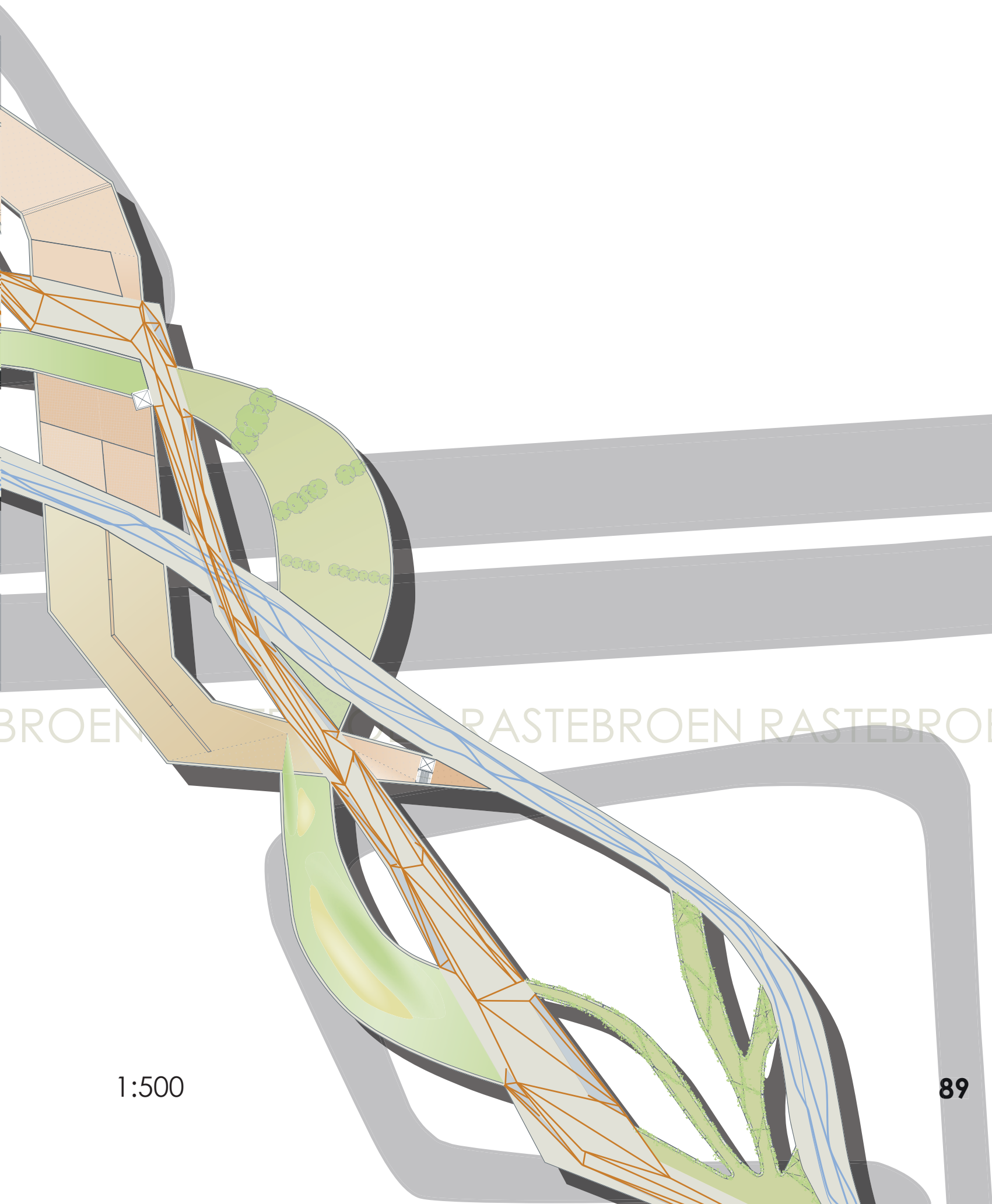
BROEN RASTEBROEN RASTEBROEN RASTEBROEN



## RASTEBROEN RASTEBROEN RASTEBROEN RASTEBROEN

Rastebroen er hjertet på den nye rastepads. Alle andre dele af rastepadsen forholder sig til rastebroen og det er her den mest centrale funktionen, at raste, er koncentreret. Rastefunktionen er imidlertid sat i en ny og mere fremtrædende position. Den er ligeledes udvidet således, at den udfoldes som mere end en simpel opholdsmulighed. Der tages fat i den udvidede betydning af ordet "plads", som er udfoldet i kapitlet 1. I dag dækker betegnelsen alene over at raste-pladsen er et område til et bestemt formål. I rastebroen er betegnelsen "plads" ligeledes, at det er en urban typologi. Der kan ydermere drages paralleller til ordets oprindelse i en bred vej/gade.

Tegningsmateriale, plan og snit, der illustrerer designforslaget er, ud over at være inkluderet i den følgende præsentation, vedlagt rapporten som appendiks F. I appendiks findes desuden supplerende tredimensionelle views samt en oversigt over skitseprocessen.



BROEN RASTEBROEN RASTEBROEN RASTEBROEN

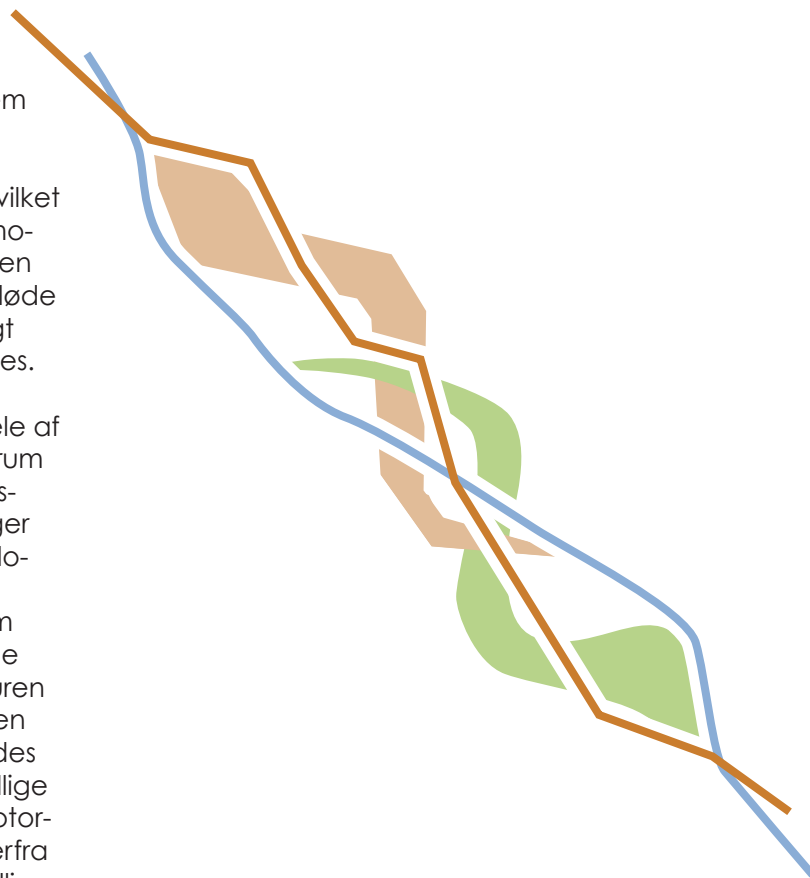
1:500

Rastebroen er inddelt i to typologier – det bløde og det kantede. Distinktionen mellem blødt og kantet er opstået med udgangspunkt i de karakteristika der kan aflæses i henholdsvis urbane og naturlige miljøer. Hvilket er de to elementer der trækkes ind over motorvejen, definerer rastebroen og kobler den til lokalområdet. I rastebroen skaber det bløde og kantede en kontrast og et formmæssigt grundlag for at forskellige grupper tiltrækkes.

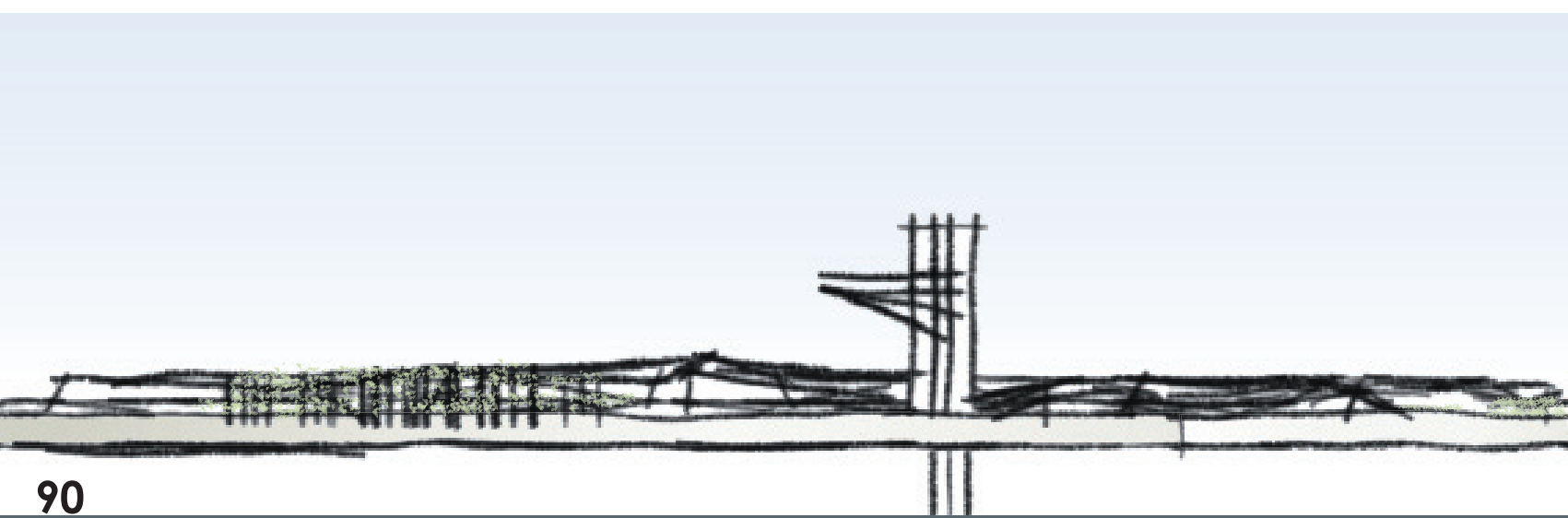
Typologierne implementeres både i de dele af rastebroen der fungerer som bevægelsesrum og i opholdsrummene. De urbane opholdssteder behandles som pladser og bygninger mens opholdssteder relateret til naturtypologien har en landskabelig karakter og beplantning. Mennesker bevæger sig mellem de forskellige opholdssteder via det urbane flow – stien. Vandet, som er flowet fra naturen er et visuelt element som beriger oplevelsen på rastebroen. Betonplinten tegner ligeledes kantede og bløde linjer omkring de forskellige rum. Formen på betonplinten vil ses fra motorvejen og anlægget, således man også herfra får fornemmelsen af mødet mellem forskelligheder i rastebroen.

De to flowlinier krydser hinanden ved rastebroens begyndelse og på midten henover motorvejen. De to typer opholdssteder udspringer fra krydsningen i begyndelsen. De kantede opholdssteder på den urbane side,

nord for vejen, mens de bløde har sit udgangspunkt på den anden side, syd for vejen, hvor naturområdet ligger. Opholdsstederne bevæger sig over midten af rastebroen, hvorefter de tynder ud og stopper. Opholdsstederne defineres af en blød og en kantet linje der krydser under de to flowlinjer.



## BLØDT OG KANTET



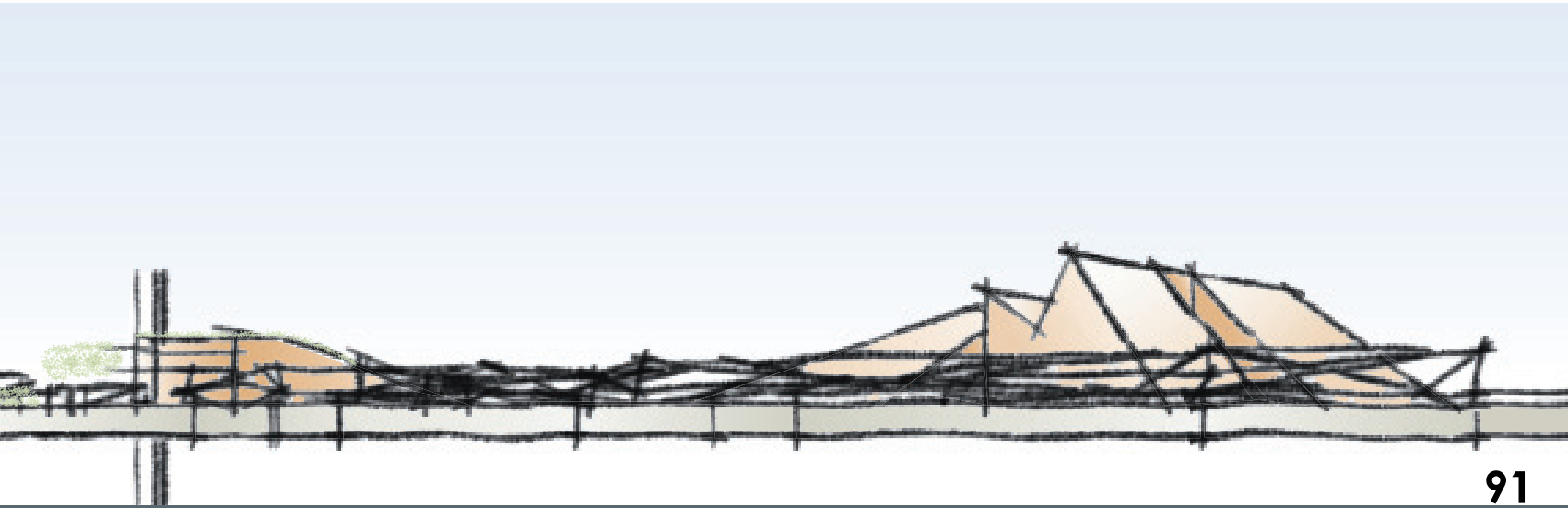


Blød natur



Kantet urbant

NTET BLØDT OG KANTET BLØDT OG KANTET BL



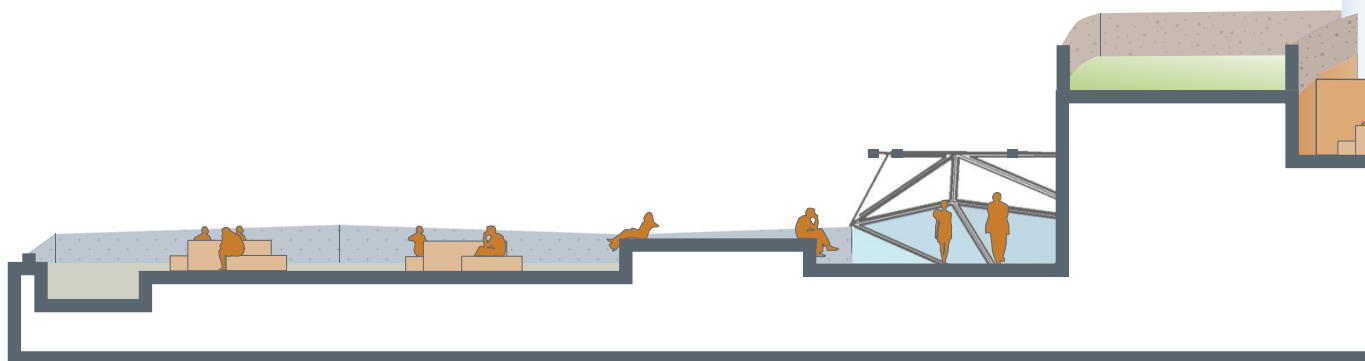


## Snit A - Bløde opholdsrum 1:200

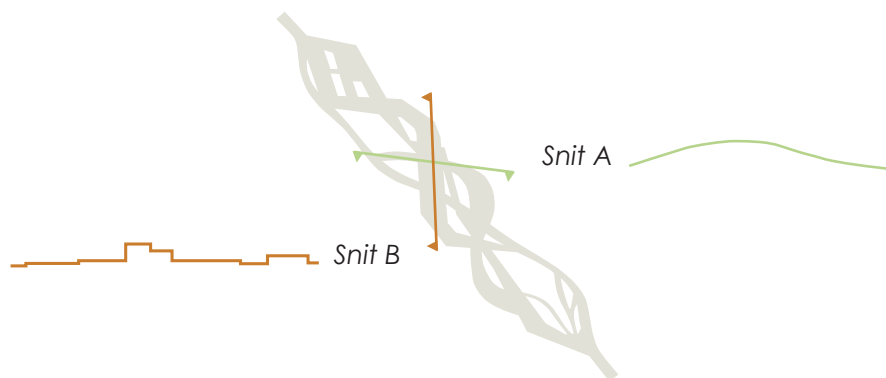
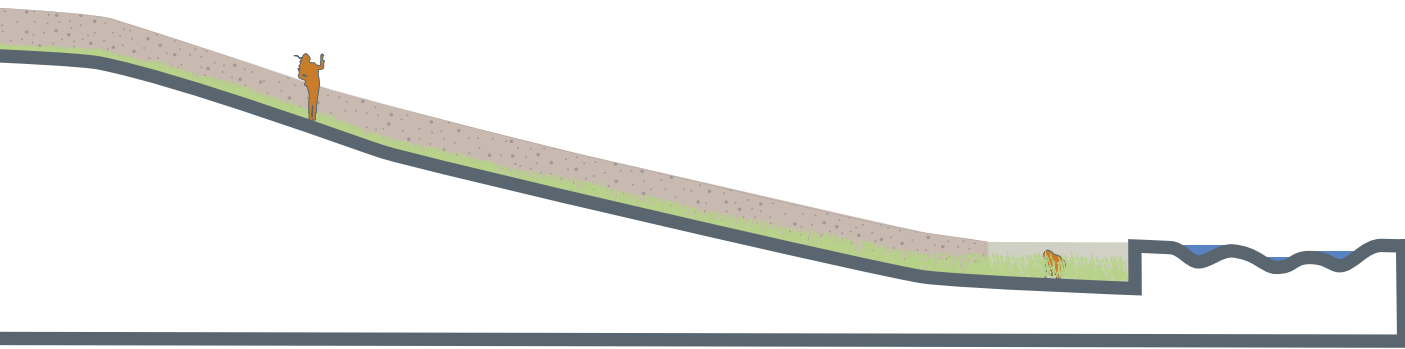
Den rumlige bearbejdning af rummene for flow har en horisontal udstrækning og forholder sig til den måde henholdsvis vand og mennesker bevæger sig på. Vandet skærer sig ned i fladen og omkring flowet af mennesker konstrueres en tredimensionel struktur. Opholdsstederne ligger adskilt af flowlinierne, som perler på en snor.

Der arbejdes rumligt med at binde opholdsrum sammen, således der skabes fornemmelsen af en sammenhængende struktur. Der er henholdsvis blød og kantet. Opholdsstederne skyder sig vertikalt op ad og ned i betonplinten, hvilket giver dem en mere statisk fremtrædning, relateret til tilstanden under ophold.

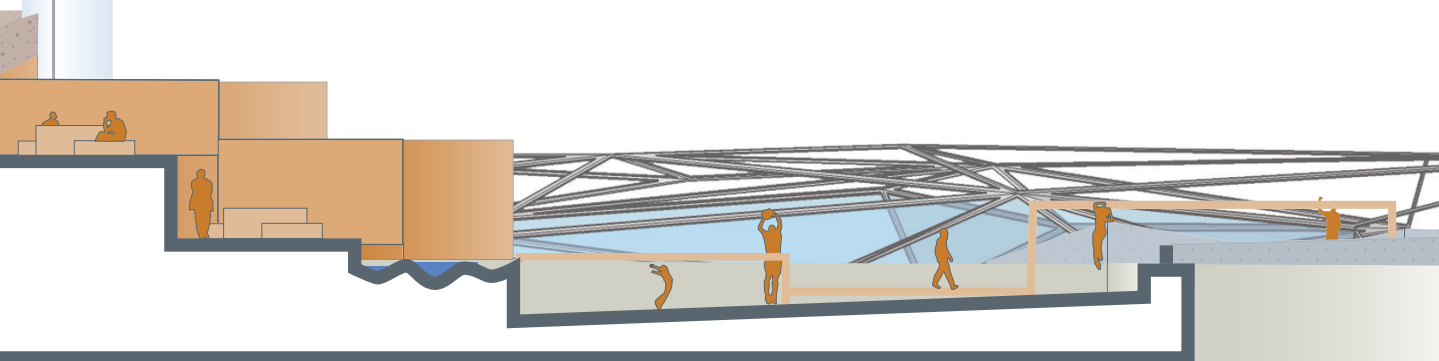
OG KANTET BLØDT OG KANTET BLØDT OG KANT



## Snit B - Kantede opholdsrum 1:200



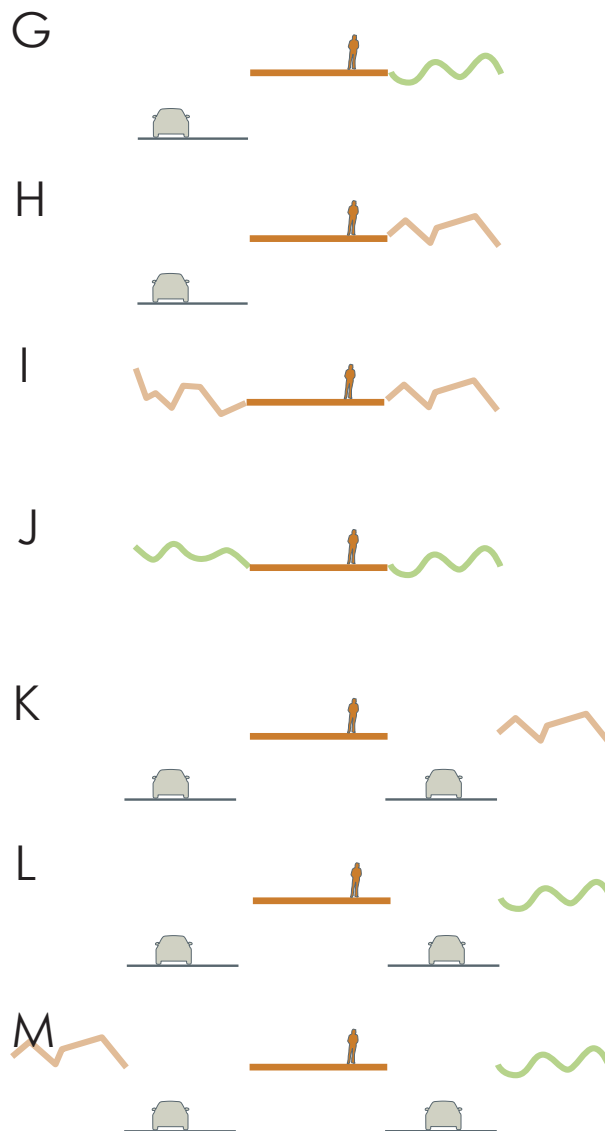
NTET BLØDT OG KANTET BLØDT OG KANTET BL







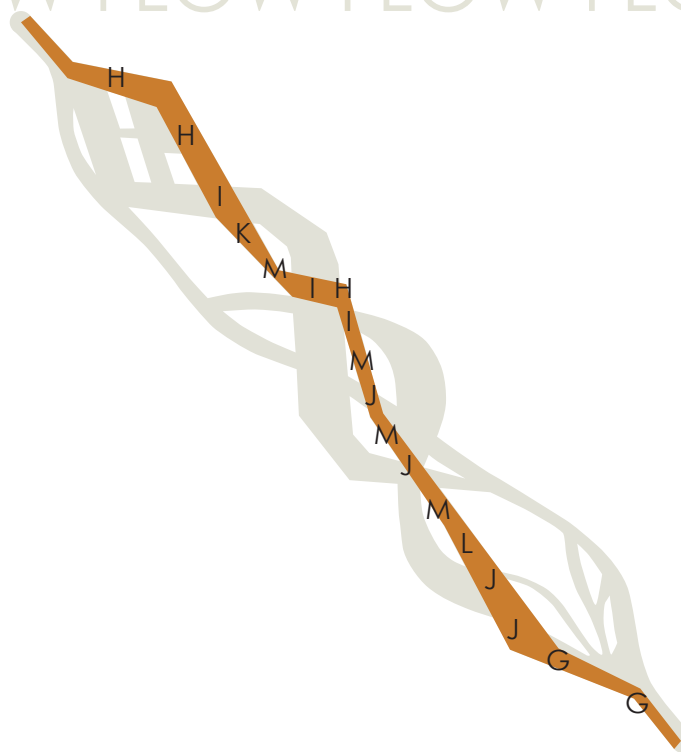
Tilsvarende vandflowet skabes der en rumlig struktur der definerer det urbane flow, menneskerne. Selve flowet holdes samlet, dels fordi en vis stibredde er nødvendig, min 1,5m [Vejdirektoratet, 2000a], og fordi det er fordelagtigt at samle mennesker frem for at sprede dem [Gehl, 2003]. Formålet med den rumlige struktur er at definere rummet omkring flowet, uden at det lukkes af, således man oprettholder fornemmelsen af at befinde sig nær motorvejen og af opholdsrummene. Strukturen formes derfor som en gitterstruktur, hvilket også giver den kantede karakter som er central for de urbane dele af rastebroen. Gelænderet, som skal sikre at man bliver på broen, indarbejdes i gitteret og er udført i et transparent materiale. Gitterstrukturen følger overordnet flowlinien i betonstrukturen, men er uafhængig af dens form. Der er således varierende brede på betonen omkring gitterstrukturen. Når man bevæger sig på rastebroen oplever man, udover rummet som gitterstrukturen danner, de forskellige rum man passerer forbi. Man kan vælge at bevæge sig ind i disse for at gøre ophold eller blot opleve dem på afstand. Der findes tre typer rum – det urbane, det grønne og hullet, der giver udsyn til trafikarealerne. Langs stien findes der forskellige kombinationer af disse typer af områder, hvilket er medvirkende til at give en yderst varierende oplevelse når man bevæger sig gennem flowrummet.



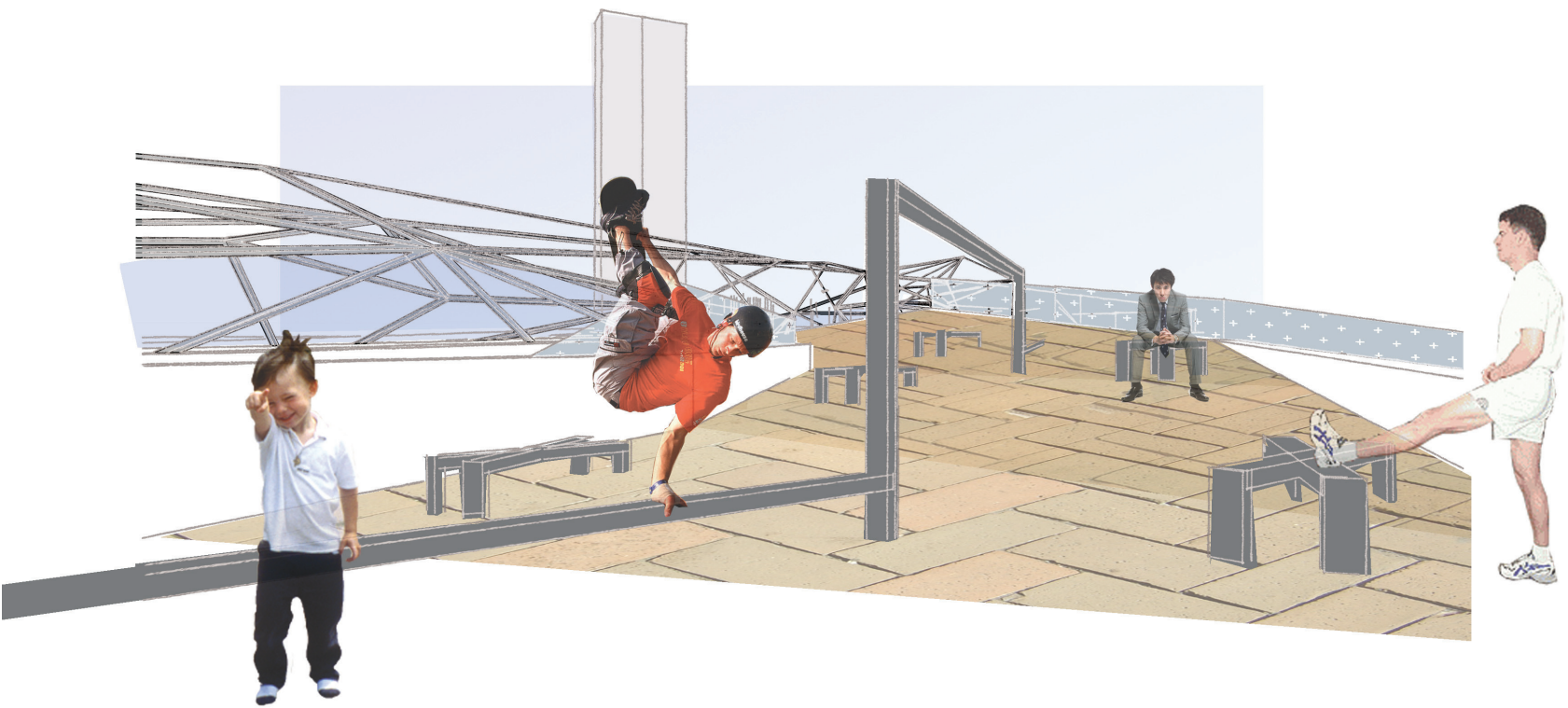
OW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FLOW FL



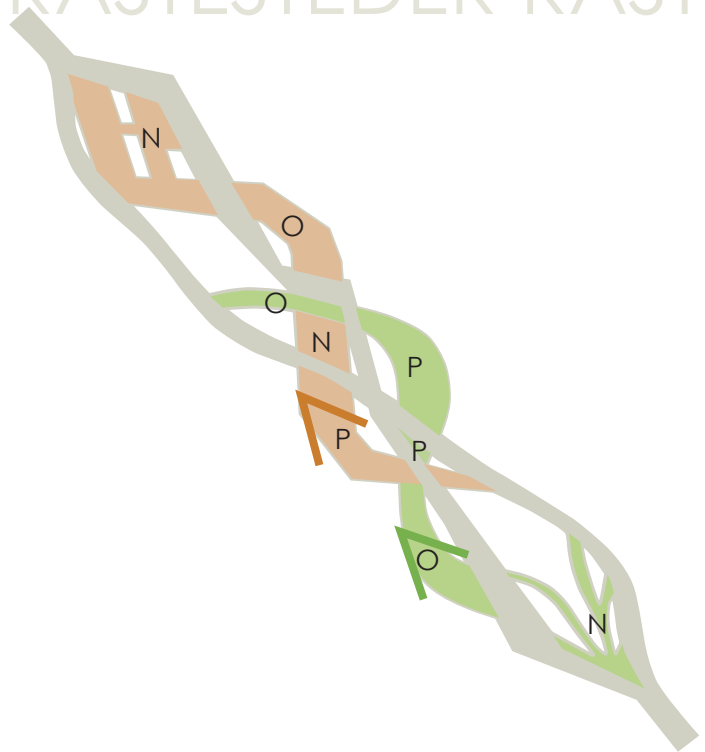
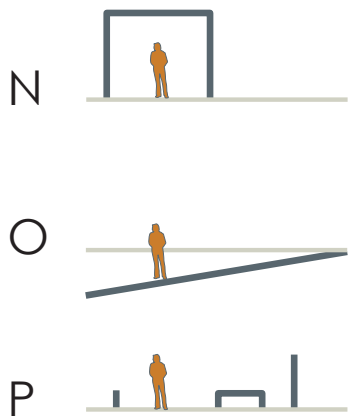
Inspiration i gitterstruktur

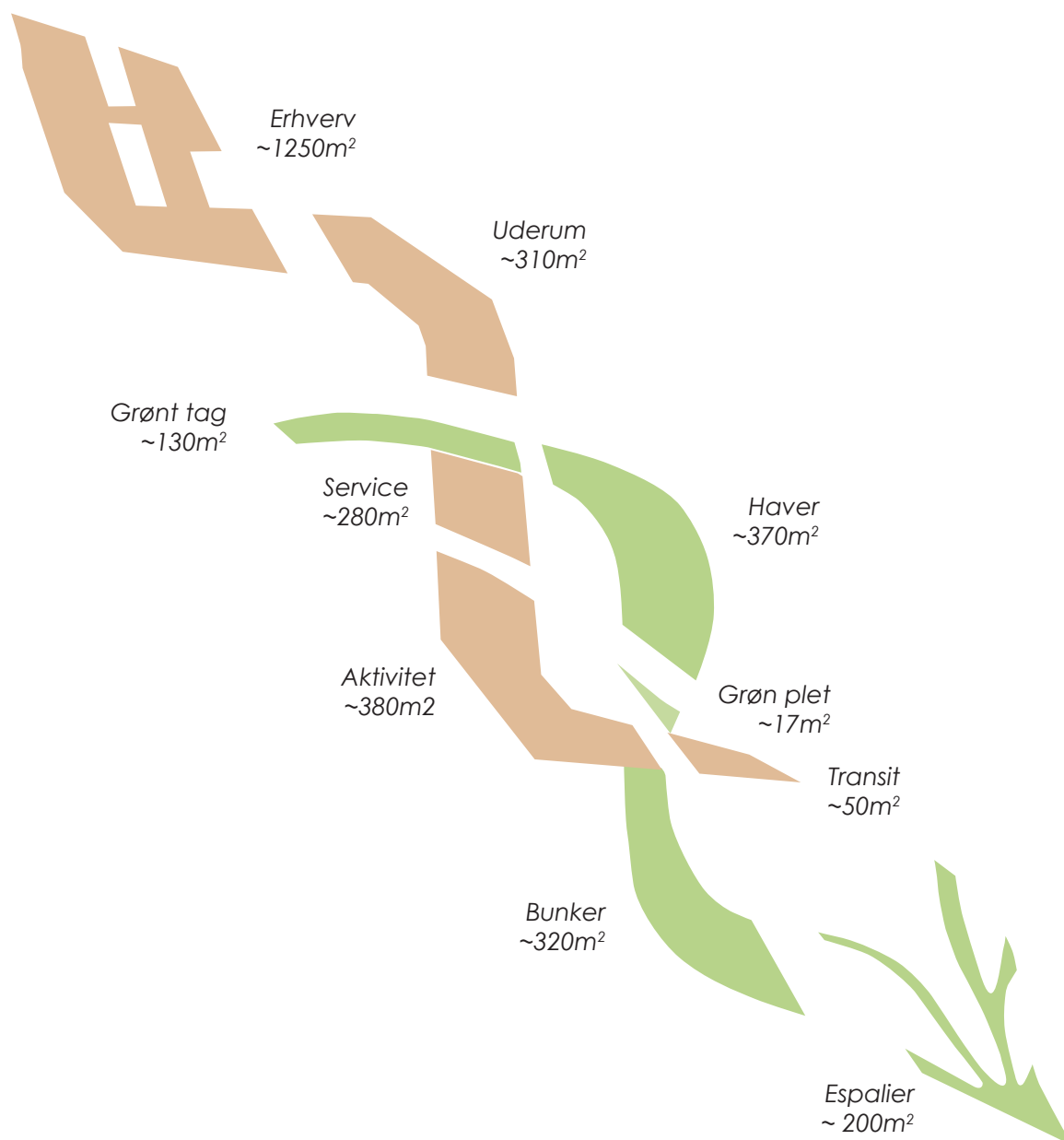






STEDER RASTESTEDER RASTESTEDER RASTESTED





# STRATEGI

Variationen i rastestederne er grundlag for at tiltrække forskellige grupper af mennesker, og dermed skabe et public domain. Da oplevelsen og rumligheden er hovedparameter for rastebroens form, er der vid mulighed for anvendelsen af rummene. Rummen har dog forskellige programmeringspotentialer i kraft af deres størrelse, rumlighed, karakter og placering på rastebroen. De urbane rum, som rumligt er kantede, beskrives bedst af den hovedaktivitet der kobles til rummet. Da urbane miljøer i deres natur er yderst funktionsorienterede. De bløde, grønne rum betegnes på deres landskabelige karakter og programmeringen i disse rum er således også mere åben. Dette svarer til den måde hvorpå landskabsarkitekturen generelt forholder sig til dens

rumligheder. Både i de urbane og de grønne rum er der mulighed for at der vil opstå forskellige typer aktiviteter og at forskellige grupper af mennesker vil bruge rummet forskelligt.

De enkelte rum i sig selv udgør ikke et væsentligt potentiale i forhold til at skabe et public domain. Det er derimod fortrinsvis sammenstillingen af de 10 forskellige rum der skaber grundlaget for at forskellige grupper af mennesker møder hinanden. Den største grad af interaktion mellem rastestederne er midt på broen, henover motorvejen, hvor både urbane og grønne rum er til stede og fletter sig ind i hinanden. De to typologier bindes sammen og der opstår således både program-mæssigt og strukturelt et public domain.

## Erhverv



Bygningen anvendes til at udbyde faciliteter både for rejsende og erhvervsdrivende såsom toiletter, bad, internetspot og mødelokaler, konference etc. Der indrettes ligeledes et besøgscenter eller kontorfællesskab.

## Grøn plet



Dette er et meget lille grønt område, som derfor ikke er gjort tilgængeligt. Vegetationen i pletten, er meget visuel og dermed et ekstra kraftfuldt input til oplevelsen.

## Uderum



Pladsen ligger mellem de to bygninger, og er således et udendørs opholdsrum for disse. Pladsen bruges som pauserum og til at indtage frokost enten fra caféen eller medbragt.

## Aktivitet



Rummet er indrettet med objekter, der indbyder til leg og aktivitet. Det er en åben indretning hvor kun fantasien sætter grænser for udfoldelsen. Evt. del af en større sammenhæng med andre aktivitetssteder i lokalområdet.

## Grønt tag



Fra caféen har man adgang til det grønne tag, som derfor fungerer som tagterrasse hvor man kan indtage sin frokost. Da det grønne er hævet op har man derudover udsigt og det er oplagt til solbadning.

## Transit



En elevator fra parkering kommer op her, den er højere end nødvendigt og fører til en udsigtsplatform hvorfra man kan se broen og landskabet. Rummet indrettes med cykelparkering så lokale også kan gøre ophold på rastebroen.

## Service



De funktioner der i dag karakteriseres som urbane på rasteplassen findes i denne bygning. Bygningen indeholder således kiosk, café og toiletter.

## Bunker



I dette landskabsrum skabes bakker og dale med sand. Anvendelsen er meget åbent, og kan spænde fra solbadning og picnic til leg og aktivitet.

## Haver



Beplantningen inddeler rummet, således der skabes mindre havemiljøer hvor man sidder isoleret. Haverne er nær kiosk/café og man kan nyde mad eller is her. Man kan ligeledes indtage medbragt mad eller grille.

## Espalier



Modpolen til erhvervsbygningen er indrettet med et espalier som skaber små, intime rum hvor man kan sidde i fred og fordybe sig i en god bog. Beplantningen på espalieret er til at plukke, evt. frugt som også kan spises.

# ***5. AFSLUTNING***

Dette sidste kapitel foretager en afrunding på projektet. Dette gennem en refleksion som dels holder projektets tilgang op imod Vejdirektoratets tilgang og opsummerer projektet igennem en konkluderende stillingtagen til tilgangens anvendelighed.

Projektets målsætning har været at give et indspil til diskussionen om hvad en rasteplads kan være og ikke at fastslå en egentlig løsning. Der er således faktorer der ikke er taget særlig højde for i projektet, som vil have indflydelse på anvendeligheden af det ændrede fokus. Den følgende refleksion vil derfor holde de to tilgange til rastepladser, den kendte og projektets, op mod hinanden. Det er bevidst at der vil være større sandsynlighed for implementering af isolerede elementer end en realisering af det samlede projekt. Projektet ses derfor også som et katalog af muligheder fremfor et egentligt projektforslag. Dette underbygges desuden af den store fleksibilitet og åbenhed i designforslaget.

Den oprindelige idé med projektet var at der skulle tages udgangspunkt i en udbygningsplan fra Vejdirektoratet, som var varslet at blive udgivet i løbet af 2008. Denne lod dog vente på sig og er først blevet udgivet for nylig, [Pedersen, 2009]. Det har derfor ikke været muligt at inddrage den som en forudsætning for projektet, hvorfor den i stedet sammenholdes med løsningsforslaget. Forhåbningen til Vejdirektoratets arbejde var at det ligeledes ville introduceres en nytænkning i forhold til rastepladserne, som projektet kunne have givet form til. Planen følger imidlertid samme tilgang, med fokus på effektivisering og funktion, som der er præsenteret i diagnoserings-kapitlet. Der bygges videre på

øger imidlertid sandsynligheden for at parkeringsanlægget kan udformes på en måde der kan drage fordel ITS.

## 2. Afstandskriterier

*Fastslår distributionsstrategien til 70 km mellem sideanlæg med tank og 30 km mellem sideanlæg med toilet [Pedersen, 2009].*

Dette er meget lig de krav projektet har stillet op. Der er imidlertid den forskel at der her ikke stilles krav om bemanning af alle anlæg, hvilket har været en forudsætning i projekts forslag til distribution af rastepladser. Denne forskel kommer sig ligeledes til udtryk i Vejdirektoratets plan, hvor der fx ikke opføres et nyt anlæg på Fyn men hvor det eksisterende ubemandede anlæg blot udvides med parkering. Dette viser ligeledes at afstandskravet, af Vejdirektoratet, ikke tages ligeså bogstaveligt som projektet har gjort det. Hvilket uden tvivl har en økonomisk forklaring, da der ikke er belæg for at nedlægge fungerende anlæg for at etablere et nyt nogle få km derfra.

## 3. Sideanlæg der betjener begge kørselsretninger

*Dette fremlægges som en mulighed på motorvejsstrækninger med begrænset trafik, da det kan øge kundegrundlaget og dermed give mulighed for at etablere bemandede sideanlæg. Det findes dog samtidig problematisk da vejvisning kan virke konkurrenceforvridende*

# REFLEKSION

sideanlægsstrategien "service til de rejsende – i pagt med samfundet" og der introduceres 12 nye retningslinjer der relaterer sig til sideanlæggenes beliggenhed, funktioner, indretning og udstyr. [Pedersen, 2009]. Rastebroen holdes i det følgende op mod disse 12 kriterier:

1. ITS (Intelligente Transport Systemer)  
*Dette fremhæves som en løsning til forbedring af kapacitet, da det kan sikre en bedre udnyttelse af parkeringsarealet [Pedersen, 2009].*

ITS vil sandsynligvis kunne implementeres på rastebroens parkeringsanlæg, men da det ikke er et egentligt designmæssigt tiltag kan det ikke holdes direkte op mod den foreslåede løsning. Parkeringsløsningens fleksibilitet

*eller da der skal skabes adgang fra den ene kørselsretning via en stiforbindelse. [Pedersen, 2009]*

Rastebroen afhjælper helt denne problematik, da den ikke skaber forskel på de to sider af motorvejen, Man kører til og fra motorvejen som til en almindelig rasteplads, men mødes henover motorvejen for at gøre brug af service og rastesteder. Trafikmængden på den fynske motorvej er imidlertid ikke begrænset, da den er en del af det store H. Det vil derfor sandsynligvis ikke være nødvendigt med en fælles rasteplads for at sikre kundegrundlaget. Rastebroen kan imidlertid skabe et mere varieret udbud. Frem for at etablere to ensidige rasteplads på hver side af vejen er der mu-





ophold, i og udenfor anlægget, gør det muligt at skabe en aflåst og generel mere sikker situation for de langtidsparkerede.

#### 9. Nye typer toiletter

*Der bør udvikles nye og flere typer af toiletter. [Pedersen, 2009]*

Som med sideanlæggenes faciliteter generelt er det ikke inddraget i projektets løsningsforlag.

#### 10. Bedre forvarsling

*Skiltning tilpasses 130 km/t og suppleres med skiltning 10 km før anlægget. [Pedersen, 2009]*

Projektet har udelukkende fokuseret på rastebroen og den lokale løsning af denne. Den nære skiltning, der sikre en god afkørsel kan blive problematisk da rastebroen både mod øst og vest er placeret tæt på andre broer. I og med at rastebroen i sig selv er et landmark og kan ses på lang afstand vil bilisten dog i god tid være opmærksom på at afkørslen snart kommer.

#### 11. Hoteller

*På udvalgte strategiske beliggende og velbesøgte anlæg kan hoteller overvejes. [Pedersen, 2009]*

Lokalplanen for det fremtidige erhvervsområde ligger ligeledes op til at der kan etableres et hotel. Der er således flere parametre

belagt areal og dermed problemer med overfladevand, er imidlertid ikke inddraget i afvandingsløsningen. Der ses ikke umiddelbart nogen løsning på dette problem, da parkeringsanlægget er placeret i et lavere niveau. Vandet kan pumpes fra anlægget op til broen hvilket dog vil bevirke at en stor del af den miljøgavnige effekt går tabt. Der må således arbejdes med andre løsninger i forbindelse med vandafledning, disse bør dog også tage miljøhensyn.

Projektets objektiv, at give alternative ideer til rasteplassen, har betydet et ændret fokus, hvor aspekter Vejdirektoratet prioriterer højt er mindre vægtede, mens aspekter der anses som mindre væsentlige af Vejdirektoratet er sat i forreste række. Dette kan være af afgørende betydning for tilgangens anvendelighed, da det ikke vil være muligt fuldstændig at se bort fra de aspekter Vejdirektoratet fokuserer på. Nogle af dem bliver dog mindre væsentlige grundet omdefineringen af rasteplassens begreb. Aspekter der optager Vejdirektoratets tilgang, og til tider virker begrænsende for løsningen af rasteplassen, kan ved etablering af en ny tilgang, der fokuserer på andre værdier, afhjælpe sig selv. De funktionelle og effektiviserede aspekter må naturligvis implementeres på et senere stadie, som en del af projekterings og realiseringsprocessen. Det ændrede fokus, der sætter

der gør det muligt at inkorporere et hotel. Dette kan enten placeres i området, og således være i forbindelse med rastebroen, eller gøres til en del af selve broen. Den store bygning der ligger i begyndelsen af broen mod det urbane område, erhvervsprogramerede, kan indrettes som hotel.

#### 12. Miljø

*Miljøfremmende tiltag skal tænkes ind på anlæggene. Fx nedsivning og genanvendelse af regnvand. [Pedersen, 2009]*

Rastebroen forholder sig til ét miljømæssigt tiltag i form af overføringen af overfladevand fra det urbane område til vådområdet. Parkeringsanlægget, hvor der vil være meget

oplevelse og rum først, iværksætter imidlertid et udvidet potentiale som er fordelagtigt for nytænkning af rasteplassen.

Det er ikke alene relationen til Vejdirektoratets tilgang til rasteplasser der kan have en betydning for rastebroens mulighed for at blive virkelighed. Projektets karakter som et ideforslag, har betydet at det kun er aspekter væsentlige for ideen der er behandlet mens mere praktiske aspekter er sat i baggrunden.

Konstruktionen af selve rastebroen er kun overvejet på et meget overordnet niveau i projektforslaget. Det formodes at der kan indarbejdes meget konstruktion i den tykke betonplint. Broen har imidlertid et meget stort spænd og

skal optage last fra de funktioner der er placeret på den, hvorfor konstruktionen kan blive en stor udfordring. Søjler til understøtning af broen er et andet konstruktivt aspekt. Hvis man ser på nuværende broer langs motorvejen er de understøttet på hver side af motorvejen og i midterrabbatten. Der er således et spænd på ca. 20m mellem understøtningerne. Hvis dette skal overføres direkte til projektet skal der være 13 understøtninger langs rastebroen. Understøtningerne vil mange steder komme i konflikt med parkeringsanlægget under rastebroen. Flexibiliteten og mulighederne for at indrette parkeringsanlægget på andre måder betyder dog at parkeringen kan tilpasses placeringen af søjler. Der er ikke umiddelbart nogle problemer i at placere søjler i midterrabbatten og omkring motorvejen, ligesom understøtningerne ved enderne af broerne kan gøres ganske store uden at det er problematisk. Et princip for placering af understøtninger kunne muligvis være at understøtte flowdelen af rastebroen og overføre belastningerne fra opholdsstederne til flowdelen således der i tværsnittet af rastebroen kun vil være to søjler.

Projektet er delvis skabt med afsæt i den specifikke kontekst. I og med at der er taget udgangspunkt i det urbane potentiale og vådområdet. Hvis broen implementeres på et andet sted vil der ikke nødvendigvis være de samme forudsætninger og derfor ikke mulighed for at trække netop disse to flows ind

vegetation. Det er ligeledes muligt at koble to urbane områder og således fokusere på to forskellige karakteristika.

Forskellen på Vejdirektoratets og dette projekts tilgang til rastepladsen ligger i at der tænkes oplevelse og rum frem for funktion og effektivitet. Dette har både haft betydning for de teorier og analyser der er inddraget i projektet men også for den måde der arbejdes med at udarbejde og fremstille et løsningsforslag. Et fokus på funktion og effektivitet ville i høj grad have medført et planlægningsorienteret projektforslag der bygger på kendte principper og løsningsmodeller, hvilket Vejdirektoratets materiale også afspejler. Dette projekt er derimod fremadrettet potentialeafdækkende og arbejder med den arkitektoniske løsning hvilken repræsenteres visuelt og rumligt.

## REFLEKSION REFLEKSION REFLEKSION REFLEKSION

fra lokalområdet. Menneskerne er imidlertid en forudsætning for rastebroen og dette flow vil derfor altid være repræsenteret i den ene eller anden form. Der kan yderligere foretages justeringer af rastebroen således den ikke i samme grad kobler sig på lokalområdet. Rastebroen som rastested for rejsende kan godt fungere uden opkoblingen, men vil ikke i samme grad udgøre et public domain. Broen vil imidlertid i alle tilfælde være en kobling mellem de to sider af motorvejen og konceptets fleksibilitet gør det muligt at trække alle typer af karaktertræk ind over motorvejen og på den måde formidle denne kobling. Hvis rastebroen ligger i en natur der har en anden karakteristika end vand kan denne trækkes ind, dette kunne fx være en særlig type

## **6. *KILDER***

Kilder er opført efter Harvard metoden, internetkilder er tilpasset denne form ved at de i teksten referes med www istedet for årstal, disse er anført til sidst i kildelisten. Egne illustrationer står ikke opført i kildelisten, som er opbygget med udgangspunkt i de respektive kapitler.

Arent, T (2006) Den moderne landevejskro. MOTOR nr.7 p. 26-29

Augé, M (1995). Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity. New York: Verso

Bach, R. C. (2008) Den grænseløse bys landskaber. Institut for By & Landskab. Arkitektskolen Aarhus.

Calabrese, L & Houben, F (eds.) (2003) Mobility: A Room with a View. NAI Publishers

Castells, M (2005) Spaces of Flow, Spaces of Places: Material for a Theory of Urbanism in the Information Age. In B. Sanyal (ed.) (2005) Comparative Planning Cultures. London. Routledge. ss. 45-63

Clausen, F (2008) Statsvejnett: Oversigt over tilstand og udvikling. Rapport 340. Vejdirektoratet. [www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDrapp340/pdf/rap340.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDrapp340/pdf/rap340.pdf) besøgt 08.02.09

Corner, J (2003) Landscape Urbanism. In M. Mostafavi & C. Najle (eds.) Landscape Urbanism – A manual for Machinic Landscape. (ss. 58-63) London. Architectural Association

Corner, J (2006) Terra Fluxus. In C. Waldheim (eds.) The Landscape Urbanism Reader. (ss. 20-33). New York. Princeton Architectural Press.

Dahl, H (2008) Den usynlige verden. Nordiske Forlag A/S, Danmark

Egebjerg, U & Simonsen, P. (red.) (2005) Byen, vejen og landskabet: Motorveje til fremtiden. Aalborg Universitet, KVL, Center for Skov, Landskab og Planlægning & Vejdirektoratet. Centertryk A/S

Gehl architects; (2006) Bryghusgrunden >analyse>strategi>idékatalog [www.realdania.dk/upload/intro\\_07-04-06.pdf](http://www.realdania.dk/upload/intro_07-04-06.pdf) besøgt 16.03.09

Gehl, J. (2003) Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljøer, Arkitektens forlag, København

## LITTERATUR

Graham, S (2001) FlowCity: Networked Mobilities and the Contemporary Metropolis. DISP 144. ss. 4-11

Graham, S & Marvin, S. (2001) Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, technologies mobilities and urban condition. London. Routledge (kap 5)

Grue, H. (red.) (1999) Politikens retskrivnings- og betydningsordbog. 2. Bogklubudgave 2. oplag. Politikens Forlag A/S.

Hajer, M & Reijndorp, A (2001) In search of new public domain: Analysis and strategy. NAI Publishers, Rotterdam

Ibelings, H (2002) Supermodernism: Architecture in the age of Globalization. Rotterdam. NAI Publishers. ss.8-11 & ss. 54-157

International Transport Danmark (2007) Køre-hvile-tid: Regler og vejledning april 2007. [www.truckernet.dk/pdf/ITD\\_brochure\\_Kore-hvile-tid.pdf](http://www.truckernet.dk/pdf/ITD_brochure_Kore-hvile-tid.pdf) besøgt 09.02.09

Korsgaard, N & Larsen, R (red.) (2008) Udbygning af Den Fynske Motorvej E20 mellem Odene Vest og Middelfart – VVM redegørelse Sammenfattende rapport. Rapport 318. Vejdirektoratet

Longe, H. (2004) Hærvejen i Danmark: det gamle Danmark i Campingferie nr. 4 [www.masterpiece.dk/UploadetFiles/149/68/Camp\\_033-35.pdf](http://www.masterpiece.dk/UploadetFiles/149/68/Camp_033-35.pdf) besøgt 07.02.09

Lynch, K (1960) *The image of the City*. Cambridge. The M.I.T Press. ss. 46-90

Mostafavi, M (2003) *Landscapes of Urbanism*. In M. Mostafavi & C. Najle (eds.) *Landscape Urbanism – A manual for Machinic Landscape* (ss. 4-21). London. Architectural Association.

Nielsen, T (2001) *Formløs: Den moderne bys overskudslandskaber*. Arkitektens Forlag. Århus

Nielsen, Å.N. (2004) *Dansk etymologi ordbog*. (5.udg, 1.opl) Nordisk forlag, Copenhagen.

Nyborg Kommune (2001) *Kommuneplan 2001: Byudvikling – kommuneplanens Hovedstruktur* s.21 [www.nyborg.dk/nyborg/pegasus.nsf/all/73DA846B8FC4E767C125725E0043088E/\\$file/Byudvikling.pdf](http://www.nyborg.dk/nyborg/pegasus.nsf/all/73DA846B8FC4E767C125725E0043088E/$file/Byudvikling.pdf) besøgt 06.05.09

Nyborg Kommune (2001) *Lokalplan nr. 75 – Erhvervsområde ved Hjulby*. Teknisk forvaltning. [www.nyborg.dk/nyborg/pegasus.nsf/all/D8379ADCFE00C109C125725D003D36C0/\\$file/75.pdf](http://www.nyborg.dk/nyborg/pegasus.nsf/all/D8379ADCFE00C109C125725D003D36C0/$file/75.pdf) besøgt 06.05.09

Pedersen, J & Wagner, S. M. (red) (1997) *Rasteanlæg med info-Terier: Manual*. Vejdirektoratet

Pedersen, J (2009) *Rastepladser langs motorveje – strækingsanalyser*. Vejdirektoratet. [www.vejdirektoratet.dk/pdf/Rastepladser\\_endelig300309.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/Rastepladser_endelig300309.pdf)

Post, A [2009] *Byplanhåndbogen*. Dansk byplanlaboratorium

Rejndorp, A (2007) *The city inside out*. In G. Marling & M. Zerland (ed.) *Fun City*. (ss.12-22) Copenhagen. Danish Architectural Press

## UR LITTERATUR LITTERATUR LITTERATUR LITTERATUR

Shane, G.S. (2005) *Recombinant Urbanism: Conceptual Modelling in Architecture, Urban Design and City Theory*. Chichester. Wiley.

Stahlschmidt, P (2001) *Metoder til landskabsanalyse: kortlægning af stedets karakter og potentiale*. Forlaget Grønt Miljø

Transportministeriet (2008) *Vejgodsstrategi: Transport, logistik og udvikling*.

Ugens erhverv (2007) *Det haster med flere rastepladser*. [www.ue.dk/nyhedsarkiv/9708.aspx](http://www.ue.dk/nyhedsarkiv/9708.aspx) besøgt 09.02.09

Vejdirektoratet (2000) *Byernes trafikarealer Hæfte 3 – Tværprofiler*. Vejreglerådet [http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VR02\\_G\\_Byernetrafik\\_H3\\_V3\\_071210\\_MTNH.pdf](http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VR02_G_Byernetrafik_H3_V3_071210_MTNH.pdf) besøgt 01.05.09

Vejdirektoratet (2003) *Færdselsarealer for alle: Håndbog i tilgængelighed*. Vejreglerådet. [http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VR07\\_G\\_Tilgaengelighed\\_050301\\_HCD.pdf](http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VR07_G_Tilgaengelighed_050301_HCD.pdf) besøgt 04.02.09

Vejdirektoratet (1996) Oversigt over arealbehovskurver for standardkøretøjer – bilag til byernes trafikarealer Hæfte 1. [http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VRA-Z0-V2-001\\_Arealbehovskurver-Standard\\_\(081007\\_HCD\).pdf](http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VRA-Z0-V2-001_Arealbehovskurver-Standard_(081007_HCD).pdf) besøgt 21.05.09

Vejdirektoratet [1998] Vejregler for vejes geometri under og over broen. Vejregelrådet. [http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VRA-Z0-V4-001\\_Vejes-geometri-under-og-over-broer\\_\(081007\\_HCD\).pdf](http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VRA-Z0-V4-001_Vejes-geometri-under-og-over-broer_(081007_HCD).pdf) besøgt 01.05.09

Vejdirektoratet (2000) Vejdirektoratets sideanlægsstrategi 2010: "Service til de rejsende – i pagt med samfundet"

Vejdirektoratet (1974) Redegørelse vedr. Tilvejebringelse og drift af sideanlæg ved motorveje.

Venturi, R., Brown, D.S. & Izenour, S (1977) Learning from Las Vegas, Revised Edition: The forgotten symbolism og Architectural form. MIT Press, Cambridge

Waldheim, C (2006) Landscape as urbanism I C. Waldheim (eds.) The Landscape Urbanism Reader. (ss. 34-55). New York. Princeton Architectural Press.

UR LITTERATUR LITTERATUR LITTERATUR LITTERATUR



## Internetkilder

Dogging; <http://sexidetfri.net/story2.htm> besøgt 22.02.09

Færdselsloven; [www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=121716#Kap6](http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=121716#Kap6) besøgt 07.02.09

Grundkort Fyn, [www.grundkortfyn.dk](http://www.grundkortfyn.dk) besøgt 12.03.09

Landevejskro, <http://da.wikipedia.org/wiki/Landevejskro> besøgt 08.02.09

Lysende broer; [www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=185578](http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=185578) besøgt 05.05.09

Maslow; [www.denstoredanske.dk/Krop,\\_psyke\\_og\\_sundhed/Psykologi/Psykologer/Abraham\\_Maslow](http://www.denstoredanske.dk/Krop,_psyke_og_sundhed/Psykologi/Psykologer/Abraham_Maslow) [20.03.09] Den store Danske - Abraham Maslow – Gyldendal

Rastepladser; [www.trafikken.dk/wimdoc.asp?page=document&objno=9634](http://www.trafikken.dk/wimdoc.asp?page=document&objno=9634) besøgt 03.02.09

UNEP; Environmentally Sound Technologies [www.unep.or.jp/letc/Publications/Freshwater/SB\\_summary/index.asp](http://www.unep.or.jp/letc/Publications/Freshwater/SB_summary/index.asp) besøgt 17.04.09

Info-teria; [www.infoteria.dk](http://www.infoteria.dk) besøgt 09.02.09

Vådområder, <http://ferv.fvm.dk/Vådområder.aspx?ID=25546> besøgt 09.05.09

UR LITTERATUR LITTERATUR LITTERATUR LITTERATUR

## Diagnosering

Kirke:  
<http://landsbynettet.mors.dk/default.asp?cid=41222>

Kro:  
[www.purhusnet.dk/Hvidsten\\_Kro/historie.html](http://www.purhusnet.dk/Hvidsten_Kro/historie.html)

## Motorvej

-

## Anlæg

Lysende broer:  
[www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=185578](http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=185578)

Vandkanal inspiration: [http://photos.igougo.com/images/p336575-London-Diana\\_Princess\\_of\\_Wales\\_Memorial\\_Fountain.jpg](http://photos.igougo.com/images/p336575-London-Diana_Princess_of_Wales_Memorial_Fountain.jpg)

## Plads

Maslowsbehovspyramide:  
[www.denstoredanske.dk/Krop,\\_psyke\\_og\\_sundhed/Psykologi/Psykologer/Abraham\\_Maslow?highlight=maslows%20behovspyramide](http://www.denstoredanske.dk/Krop,_psyke_og_sundhed/Psykologi/Psykologer/Abraham_Maslow?highlight=maslows%20behovspyramide)

Gehl kriterer:  
[www.realdania.dk/upload/intro\\_07-04-06.pdf](http://www.realdania.dk/upload/intro_07-04-06.pdf)

Webb bridge:  
[http://yarrariver.com/%7Eyarrariv/files/images/bridges/Webb\\_bridge.jpg](http://yarrariver.com/%7Eyarrariv/files/images/bridges/Webb_bridge.jpg)

# ILLUSTRATIONER

BP bridge:  
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f0/Bp\\_bridge.JPG/800px-Bp\\_bridge.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f0/Bp_bridge.JPG/800px-Bp_bridge.JPG)

Craigieburn Bypass:  
[www.theage.com.au/news/national/a-stretch-of-imagination-on-the-land/2006/10/28/1161749357977.html](http://www.theage.com.au/news/national/a-stretch-of-imagination-on-the-land/2006/10/28/1161749357977.html)

Borneo Sporenburg Bridge:  
<http://z.about.com/d/goamsterdam/1/0/r/4/-/-/IMGP3699.JPG>

Millennium bridge:  
[www.pps.org/graphics/gpp/pedestrian\\_bridge\\_london\\_architecture\\_fk\\_03\\_8\\_large](http://www.pps.org/graphics/gpp/pedestrian_bridge_london_architecture_fk_03_8_large)

Zaragota Bridge pavillon:  
[www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=23522094](http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=23522094)

Flowinspiration:  
[www.gettyimages.com 84060892](http://www.gettyimages.com/84060892)

Træstamme:  
[www.polennu.dk/files/u1/Bialowieza-skovene-er-UNESCO-beskyttet-natur.jpg](http://www.polennu.dk/files/u1/Bialowieza-skovene-er-UNESCO-beskyttet-natur.jpg)

Lilla blomst:  
<http://jrscience.wcp.muohio.edu/thumbs/AmazingFlower2.jpeg>

Kløver:  
[www.engelsk-undulat.dk/3118012](http://www.engelsk-undulat.dk/3118012)

Kløverblomster:  
[http://bp3.blogger.com/\\_HYOudqdCEgs/SFwVhVG8zDI/AAAAAAAAABlw/3\\_JHIGbPiM4/s1600-h/HPIM1337.JPG](http://bp3.blogger.com/_HYOudqdCEgs/SFwVhVG8zDI/AAAAAAAAABlw/3_JHIGbPiM4/s1600-h/HPIM1337.JPG)

Trappe:  
[www.stensättning.nu/kantsten.JPG](http://www.stensättning.nu/kantsten.JPG)

Træ med betonkant:  
[www.schönherr.dk](http://www.schönherr.dk)

Urbant landskab:  
[www.cphx.dk/files/upload\\_2/20081013\\_132635\\_Nansensgade\\_\(8\).jpg](http://www.cphx.dk/files/upload_2/20081013_132635_Nansensgade_(8).jpg)

Metal:  
[www.eriding.net/media/photos/math/040909\\_psimmons\\_mp\\_math\\_grid2.jpg](http://www.eriding.net/media/photos/math/040909_psimmons_mp_math_grid2.jpg)

Bølget landskab (inspiration til blødt flow)  
[www.tomvadnais.com/gal-europe/slides/Rolling%20Hills%20and%20Cypresses.jpg](http://www.tomvadnais.com/gal-europe/slides/Rolling%20Hills%20and%20Cypresses.jpg)

Gitterkonstruktion (inspiration til kantet flow):  
<http://static.panoramio.com/photos/original/8884209.jpg>

ILLUSTRATIONER ILLUSTRATIONER ILLUSTRATION

# ***APPENDIKS***

A: Rasteplads cases

B: Rasteplads strategier

C: Skitseringsproces

D: 3D Views

E: Parkeringsanlægget (tegninger)

F: Rastebroen (tegninger)

## A: RASTEPLADS CASES

Det følgende viser eksempler på rastepladser og anlæg der på forskellig måde relaterer sig til projektets problemstilling. De valgte cases viser det udsnit af interessante rastepladser og anlæg der er fundet i forbindelse med en afsøgning af hvad der i dag tegner feltet omkring rastepladserne.

Udover de konkrete eksempler der er vist, som hovedsageligt er lokaliseret i Danmark og Frankrig er der gjort nogle mere generelle observationer. Dette har gjort det klart at kulturelle og legislative forskelle fra land til land har stor betydning for rasteplassen. Hvis der for eksempel er adgang fra lokalområdet og rasteplassen derfor kan anlægges både for bilister og lokale turister skabes et noget

anderledes sted end hvis der kun er fokus på bilisten og det funktionelle i at gøre besøget så gnidningsfrit som muligt. En anden væsentlig forskel på hvorledes en rasteplass udformes er om kommercielle interesser tilgodeses eller ej.

De viste eksempler fokuserer især på rastepladser med en stærk urban eller landskabelig karakter. Desuden tegnes et billede af hvordan den danske rasteplass typisk udformes i dag, men Hylkedal, og af rastepladser samlet i en bro i afsnittet *overhead-bridge-restaurant*.

## HYLKEDAL [DK]

Vejdirektoratets bedste bud på en urban rastepads hvor oplevelsen er indtænkt dette kommer sig til udtryk i bygning med glas og cafestemning.

Nyligt ombygget (forår 2008)

- Nyt infoteria med kiosk og cafe
- Parkering udvidet
- Grønt areal bag personvognsparkering med legeplads og frokostarealer

[[www.vejdirektoratet.dk/tema.asp?page=dept&objno=176420](http://www.vejdirektoratet.dk/tema.asp?page=dept&objno=176420)]

Firmaet GBL skriver følgende om deres projekt til anlægget:

"Hylkedal Øst rastepads. Renovering/nyindretning af motorvejrastepads i smukt landskab. Pladsen udføres i et moderne design med et nyt trafikflow. Kontrastrigt samspil mellem anlæg og landskab. For Vejdirektoratet, 1999-2003"

[[www.gbl.dk/p16.asp](http://www.gbl.dk/p16.asp)]

Trods udvidelse er kapacitetsproblem ikke løst – mangler ca. Dobbelt så mange p-pladser  
[[www.dr.dk/Regioner/Trekanten/Nyheder/Kolding/2008/06/27/081419.htm#wbc\\_purpose=updatehttp%3At.dk](http://www.dr.dk/Regioner/Trekanten/Nyheder/Kolding/2008/06/27/081419.htm#wbc_purpose=updatehttp%3At.dk)]

Danmarks mest moderne rastepads.  
[[www.trafikken.dk/wimpnews.asp?page=document&objno=129941](http://www.trafikken.dk/wimpnews.asp?page=document&objno=129941)]

## SØBY RASTEANLÆG [DK]

"Moderne landskabselement i et historisk inspireret landskab – en enkel geometrisk form med hede, får og nåletræer – en lille tidslomme i motorvejens infrastruktur"

- Arkitekt: Vibeke Rønnow
- Udgangspunkt i den hede vejen føres gennem, det var ærgerligt hvis heden skulle ødelægges.
- Område på ca. 4 ha måtte udnyttes kreativt i forbindelse med rasteanlægget.
- Umuligt i forhold til de mange funktioner er Vejdirektoratet kræver - området er samtidig naturbeskyttet
- Inspiration: Trelleborg
- Nu cirkulær hede – Rastepads rundt om hede som så kunne bevares
- Omgivet af 2,5m vold der skjuler p-areal og opholdsarealer fra motorvej samt virker som færehegn (lyng græsses af får)
- Mod åbne land bælte af hvidgran (bruges næsten ikke mere men karakteristisk for Midtjylland)
- Heden belyst – trafikanter ser hede ved natetid
- Referencer til nærliggende brunkåls museum og information om dette
- Aptering udformet så det passer ind.
- Evt. senere indplacering af tankanlæg tænkt ind
- Intet vedligehold

# CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS CAS

- naturgræs (slås en gang årligt)
- Belægninger uden fuger (farvet asfalt)

[Dansk vejtidsskrift september 2007 s. 34-35]



## GATEWAY E45 [DK]

- Danmarks største center for handel, produktion, service og transport = Danmarks største rasteplads
  - Ligger i trafikknudepunkt: Ved E45 afkørsel 59 – umiddelbart hvor hovedvej 13 starter – nye motorvej til Herning kobles på E45 i nærheden
  - Kraftcenter for national godsopsamling og distribution
  - Er et ejendomsselskab – 100% ejet af KIRK KAPITAL A/S – udlejer til erhvervsformål
  - 30ha – 60.000kvm bygning indeholder erhverv
  - Masterplan for udvidelse i samarbejde med Sjælsø gruppen.
  - Ide opstået hos vognmænd i 1987 udfra behov for centralt placeret center for transport og logistiske funktioner
  - Landtransportens "havn" – neutralt område for servicering af chauffører, lastbiler og gods
  - Overflødhedshorn af muligheder for alle typer trafikanter: privat bilister, turister, salgskonsulenter, rejsemontører eller lastvognschauffører.
- bankservice, Bokse (opbevaring af dokumenter), Booking (færger, camping, fly, tog etc.), fotokopiering/scanning, hot-spot, møntvaskeri, postservice, turistinformation, taxaholdeplads, telefax, telefon
  - STATOIL, Dieselanlæg, Bilsyn, Center-Cafeteia (også madpakker), leje separate cafeteria lokaler, chaufførstue, hotel, motel, McDonalds, Parkeing (kort tid gratis – lang tid mod betaling), Spilleautomater, NÆRKØB Supermarked, toiletter, vejinformation
  - Distributionscenter, fragtcentral, frysehus, konsulenttjeneste og virksomhedsrådgivning, lagerhotel, leasing (køretøjer), omkoblingsplads for modulvogn og mødelokaler, reparation og service (lastbil og køle maskiner), spedition, transport, vask (ud- og indvendig vask), Undervisning/transportskole/lastbilsimulator/konferencecenter

[[www.dtc-online.dk](http://www.dtc-online.dk)]

### Serviceydelse:

- Via reception (døgnåben): Aviser, Bade- og omklædningsrum,

LADS CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS





## TROFANA TYROL [A]

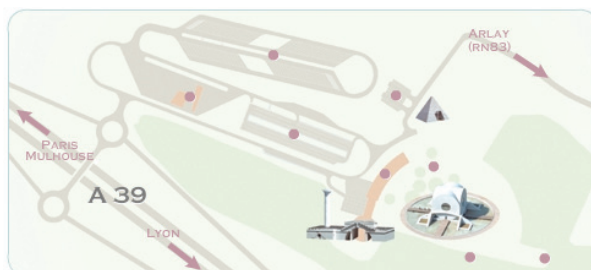
- ca. 8000 kvm ved A12 i Østrig.
- Tyrol Trofana er langt mere end en motorvejsrasteplads. Det er en varieret og romantiske verden. Et mødested for lokalbefolkningen, turister, entusiaster og rejsende.
- Udformet som en lille Tyrolsk landsby, hvor man kan nyde, slappe af, shoppe og blive overrasket.
- Markedsplads hvor der sælges lokale specialiteter.
- Butik med café der er døgnåbent
- Moderne og komfortabelt hotel der pga. fremragende placering i transportsystemet er ideel som mellemlandning for alle typer af rejsende.
- Konference og festlokaler som kan rumme fra 15-70 personer. Kombinationen af restaurant og hotel gør pakkeløsninger muligt.
- Tilbydes oplevelser og udflugter med udgangspunkt i Trofana Tyrol.
- Et parkanlæg designet som oplevelsespark i naturinspireret design. Med legeplads, klappedyr, fiskedam, afslapningssteder etc.
- Hal med plads til 500 personer hvor der kan afholdes forskellige arrangementer og der stilles en lang række faciliteter til rådighed.

[<http://www.trofanatyrol.at/>]

## ACCÉS A L' AIRE DU JURA [F]

- 31ha
- Ved "the green motoway" (A39)
- En plads til begge retninger
- Adgang for lokale via sekundær vej og med egen p-plads
- Hylde arkitekten Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806). Ved at bygge forskellige af hans designs som pavilloner (aldrig været opført bygget før)
- Tre pavilloner ligger i parkområde hvor der også er en dam
- Jura bjergene omdrejning for udstillinger og events (også andre temaer)

[[www.airedujura.com/en](http://www.airedujura.com/en)]



CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS CAS

## NIMES-CAISSARGUES [F]

"A belevedere garden looking in both directions"

- Bernard Lassus, 1992
- Cassargues område 35Ha tæt ved byen Nimes – 30Ha "brud" med materialer som tidligere blev brugt til vejbyggeri
- Rasteplads foreslået placeret i dette brud – programmer: parkering (tunge+lette køretøjer), toiletter, mindre museer der viser resterne af "lady of Caissergues" efter jord er flyttet til vej.
- Muligt at se byen Nimes fra site – skråning ned mod byen (før brud) – måtte læ for vind
- Genopbyggede skråning – muliggøre et direkte udsyn til byen – samspil mellem pausen og byen
- Både funktionelt rum og have
- Stop for rejsende og lang-distance lastbilschauffører og som have tilhørende nærliggende by
- Nærmeste parallel (reference) "green carpet" på Versailles
- Historisk element (søjlegang fra Nimes gamle teater) flyttet hertil som indgang til byen
- 700m "strip" – græs og flankeret af træer – delt af motorvej hvor der er niveauskift
- Belevedere konstruktion på hver side af

## CRAZANNES QUARRIES [F]

- Bernard Lassus, 1999-2001
- Ligger ved A 837
- Rastepladser (2 stk) som involverer den rejsende frem for blot at tilbyde et stoppested for offentlige behov
- Vejen passerer gennem stenbruddet Crazannes.
- Under udgravninger til vej viste der sig mange interessant rum og sprækker
- Meget formgivning blev udført på site det ved sprængninger og med bulldozere
- Rytme af tillukninger og åbninger blev afsløret
- Rasteplads der gav bilister og turister adgang til "bruddet"
- 2 runde spisearealer gør det muligt at stoppe bil og komme ud og lade børn lege på græs
- En rundsti gør det muligt at besøge "bruddets" dybde – nogle områder mulige at komme til, til fods andre er blot synlige.
- Træbroer, stier og belevedere blev designet og strategisk placeret for at muliggøre besøg til det skrøbelige og hemmelighedsfulde sted.

[<http://exhibitions.gsd.harvard.edu/contemp/pages/abecedary/rest/rest.htm>]

# RASTEPLADS CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS

- haven for at understrege udsynet over byen
- Fremhæve Romanske kvaliteter på rasteplads for at understrege Nimes som romansk by
- Getænkning af bevaring

[Lassus, B (1998) The Landscape Approach, University of Pennsylvania Press s. 164-167]



## BAY OF SOMME [F]

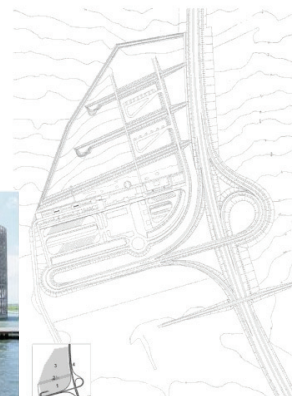
- A16 (Mellem Abbeville og Touquet)
- Landskabsarkitekt: HYL, Arkitekt: Bruno Mader, 1995
- 20 ha totalt heraf 10 ha park
- Ankommer gennem U-sving, hvilket er et bevist valg for at sætte farten ned og gradvist lede til at stoppe.
- Når man kommer ind på rasteplass møder man Somme-området karakteristiske landskab og motorvejen føles som værende langt væk.
- Regionens landskab: Floden Somme krydser ind gennem området og ender i "Bay of Somme" delta – et vandlandskab som konstant ændres med tidevandet.
- Fremmer lokal turisme ved at servicere de rejsende fra motorvejen kombineret med information og fortolkning om Bay of Somme.
- Landskaber med kanaler, wetlands og åbne marker er blevet kombineret i designet af rasteplassen.
- Ankomst fra syd hvor man ledes ind i landskab. Gradvist opdager man parkeringsarealet og bygningen som deler motorvejen fra det åbne landskab
- Jordafgravninger fra anlæg af vejen er lagt ud over arealet i en tykkelse på 2-2,5m og skaber det nye landskab. Kanaler og wetlands er skabt i dette jordlag.

- Ikke kun for motorvejens brugere men også for lokale indbyggere og turister i området.
- Lokal flora inspirerer beplantningen. Vegetation og skrånninger forstærker oplevelsen af at forlade motorvejen og komme ind i landskabet.
- Omkring bygningen er der mere varierede overflader
- Bygningen lukket mod parkering og tankanlæg – mens åben glasfacade giver fuldt udsyn over park
- Mange detaljer - Alle elementer er specielt designet til stedet
- Vindturbiner – landmark for området, kan ses fra motorvej
- Vindmølle understreger miljømæssige kvalitet af området – her produceres strøm til rasteplassen.
- Cylinder med udstilling om regionen – fra toppen af "tårn" kan man se ud over landskab helt til kyst og udover rasteplassens park. (service areal kan man ikke se herfra)
- Landskab: Dam der repræsenterer wetlands og tre kanaler, picnic arealer hvortil man kan køre. Let bro over kanaler og mulighed for at komme helt ned til vandet.
- Afgræsning af området er lavet så usynlig som muligt – behov for sikkerhedshegn omkring vand minimeret ved at bassiner er lave.

## CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS CAS

- Regnvandshåndtering – funktionelle behov for at lede regnvand væk og opbevare det = hovedelement i koncept. Regnvand fra serviceareal ledes til kanaler i parken hvor det bliver filtreret for forurenede stoffer.
- Brønd til grundvand søger for vand i kanaler. Ved tørke tages vand fra sø nær servicebygning.
- Stejle skrånninger skiller motorvej fra park – eneste kontakt er kanaler som er i niveau med vejen – diskret visuel kontakt.
- Kan komme til rasteplass uden at skulle på motorvejen – separate vej hertil krydser motorvej med bro, men man kan ikke køre ud på motorvej herfra.

[Thompson, I. H., Dam, T. & Nielson, J.B. (eds) European Landscape Architecture – best practice in detailing. Routledge ss. 69-80]

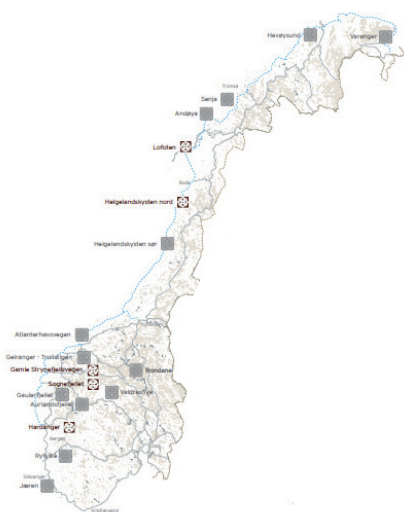


## DE-TOUR [N]

"Natur möter arkitektur, konst möter trafik!"

- 18 veje gennem unik norsk natur ud peges til turistveje.
- Ambition er at forstærke, forædle og give særpræg til køreoplevelsen
- Dette skal bidrage til at styrke handel, industri og bosætning.
- Tiltrækningspunkter (udsigtsposter, rastepladser, serviceanlæg og stoppesteder)
- Hver turistvej skal have sin egen identitet
- Oplevelsen af at rejse gennem den norske natur er den søgte værdi
- Mange tiltag skal dog formidle sin egen værdi og afbillede det moderne Norge – ved at vise det bedste i arkitektur og design – projektets merværdi
- Nye rekreations trends og udvikling af initiativer i rejseindustrien er stærke kræfter bag ændringer i landskabet.
- Praktiske behov = Bil parkering som kan rumme ekstra trafik om sommeren, holdepladser så man kan fotografere high-lights, information, parkering om natten med rekreative køretøjer, steder til at spise og bål, skralde spande og offentlige toiletter.
- Noget der i sit udgangspunkt er yderst pragmatisk angribes som et arkitektonisk anliggende: funktion, form, struktur, materialevalg og tekniske løsninger. = alting vil være en form for kultivering
- Kultivering er ofte affødt af en ambition om at skabe steder. – projektet realiserer potentialer som altid har været der men som kun få har set og brugt
- Andre steder handler det om at fortolke allerede etablerede steder – narrativ funktion hvor lokale kontekst fortolkes.
- Undersøger den vanskelig bestemmelige grænse mellem natur og kultur.
- Installationer præsenterer og organiserer landskabet til en vis grad – men hovedsagligt præsenterer de sig selv som en form og giver en oplevelse som er tæt på oplevelse af kunst.
- Installation i natur er karakteriseret af to ting: dens egen form og sammenhængen med det terræn eller land som den står i.
- Alle installationer langs turistvejen har en funktion og alle involvere meneskelig aktivitet.
- Sætter fokus på landskabet som noget hvor vi bevæger os, bruger vores sanser i og ikke mindst lokaliserer os selv.
- Installationer adressere ens lyst til at stoppe op og nyde naturen. ikke mindst lokaliserer os selv.

LADS CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS



[Nina Berre (red) DeTour – Architecture and design along 18 national tourist routes in Norway. Statens Vejvesen og Nasjonale turistveger. [http://www.norskform.no/default.asp?V\\_ITEM\\_ID=3184](http://www.norskform.no/default.asp?V_ITEM_ID=3184)

## OVERHEAD-BRIDGE-RESTAURANT

- Overhead-bridge-restaurant, overhead-restaurant eller OBR
- Speciel type rasteplads der findes i Malaysia med restaurant henover vejen.
- Ayer Keroh OBR og Sungai Buloh OBR er blevet de mest populære rastepladser langs en motorvej i Malaysia
- OBR findes også andre steder et eksempel er Leicester Forest ved den engelske M1. (Den blev bygget i 1966 og var den sidste af sin slags i England)
- Giver en fantastisk udsigt men også lille afbræk fra trafik
- Adgang til rastefunktion fra begge vejretninger.
- Skaber et landmark fra vejen

[<http://www.plus.com.my/obr.asp>]

[[http://en.wikipedia.org/wiki/Rest\\_area](http://en.wikipedia.org/wiki/Rest_area)]

[[www.hot-screensaver.com/2007/02/04/sungai-buloh-overhead-bridge-restaurant/](http://www.hot-screensaver.com/2007/02/04/sungai-buloh-overhead-bridge-restaurant/)]

[[www.msatrivia.co.uk/m1leicesterf.asp](http://www.msatrivia.co.uk/m1leicesterf.asp)]

[<http://www.geograph.org.uk/gridref/SK5302>]



CASES RASTEPLADS CASES RASTEPLADS CAS





## INFO-TERIA 1990'ERNE

### Disponering

- o Enkel og logistisk disponering af "trafikmaskinen" – øger trafiksikkerhed
- o Separation af let og tung trafik – tung trafik tættest på motorvejen
- o Hastighedsdæmpende foranstaltninger
  - Smalle kørebaner
  - Zoneinddeling med grønne rabatter og øer
  - Kurvede kørebaneareal – beplantnings optisk ledende virkning. Karakter af grønt område fremhæves
- o Strømlinet anlæg – føje sig ind i trafikstrømmens og landskabets kurver

### Bygningsanlæg

- o Indeholder cafeteria, toiletafsnit og serviceområde
- o System af mindre kvadratiske moduler – kan kobles på forskellig måde
- o Cafeteria og terrasse imod grønne område – væk fra parkering
- o Ved hovedindgang: telefonstandere, informationstavler og evt. bookingsystem samt INFO-søjle
- o Areal til info-teria udmatrikuleres fra raste anlæg – lejes af bevillingshaver der er bygherre

### Omgivelser

- o En eller to legepladser, picnicområde og beplantede arealer med borde og bænke
- o Beplantning og indretning af afgørende betydning for oplevelse
- o Picnic – let tilgængeligt men visuelt og lydæssigt adskilt fra trafik

### Miljø

- o Overordnet målsætning i Vejdirektoratet: at forebygge og minimere vejens negative miljøpåvirkning
- o Hensyn til landskab, natur og visuelle miljø
- o Miljøbevidst anvendelse af råstoffer og materialer

### Beplantning

- o Beplantningsmæssig helhed med omgivelserne – hensyn til områdets karakter
- o Beplantning – havemæssig og intim karakter

### Handikapforhold

- o Bevægelseshæmmede skal ved egen hjælp have fuld adgang til anlægget

### Støjafskærmning

- o Ligger rasteanlægget højt fungerer det som en naturlig støjafskærmning
- o Hvis rastepladsen ligger i niveau med vejen skal der afskærmes, der skal helst etableres en støjvold.

## VISION FOR 2010

### Tryk, sikker og tilfredsstillende rejse

- o God orientering og information
- o Genkendelighed i anlæggenes udseende, udstyrsniveau og afstande
- o Ikke unødigt opmærksomhed – men bare være der
- o Mindste standard for udstyr og service

### Udbud af relevante services

- o Målrettede servicetilbud – ikke nødvendigvis det samme på alle sideanlæg – tilpasses det enkelte sted
- o Nye servicetilbud
- o Gode oplevelser
- o Øge tilgængelighed af vej- og trafikinformationer
- o Tilgængelighed for alle

### Hensyn til natur, miljø og arkitektur tilgodeses

- o Placering i ikke fredede eller særligt bevaringsværdige områder
- o Udformning af bygninger og anlæg med egen genkendelighed og alligevel således der er genkendelighed
- o Bygninger med blivende arkitektonisk kvalitet
- o Udformning så modsætning mellem bygning og natur er mindst mulig – brud med natur så skånsomt som muligt
- o Sideanlæg planlægges, ved nye anlæg, med vejen. Altså allerede fra VVM
- o Miljørigtige procedurer ved etablering

### Øge samkørsel

- o Samkørsels pladser ved bemandede sideanlæg
- o Koordination og samarbejde med kollektiv trafik
- o Social mobilitet – vurdere om funktioner medvirker til reduktion
- o Tilgodese i placering, indretning, udformning og drift

### Tilgodese kommercielle hensyn

- o Placering, indretning og udformning af anlæg
- o Koordinering af placering af sideanlæg i forhold til omverdenen.
- o Samarbejde om fx reklame
- o Private transportcentre hvor alle funktioner drives af private

### Fastholde og om muligt øge indtægter fra sideanlæg

Pedersen, J & Wagner, S. M. (red) (1997) Rasteanlæg med info-Terier: Manual. Vejdirektoratet

Vejdirektoratet (2000) Vejdirektoratets sideanlægsstrategi 2010: "Service til de rejsende – i pagt med samfundet"



Projektet har arbejdet sideløbende på de teo-retiske/analytiske og løsningsorienterede dele og disse har således bidraget til at udvikle hinanden. Dette har været en interessant proces, hvilken har haft stor betydning for projektet og også fremgår af rapportens opbygningen.



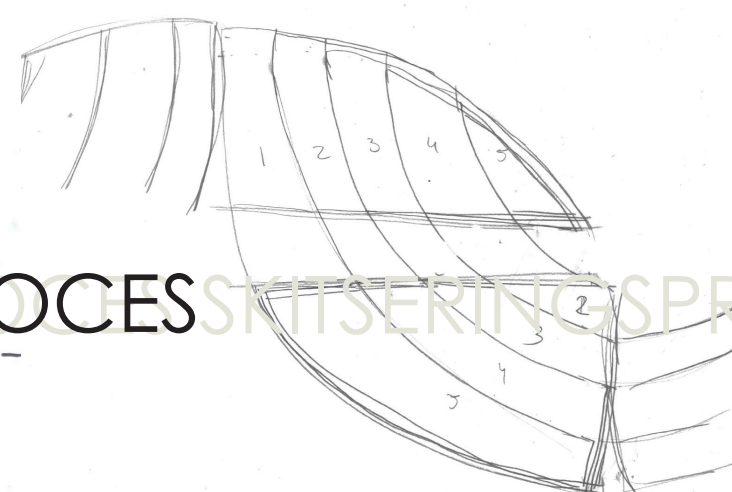
14/4 31a9

Plateau lands  
omdømmet

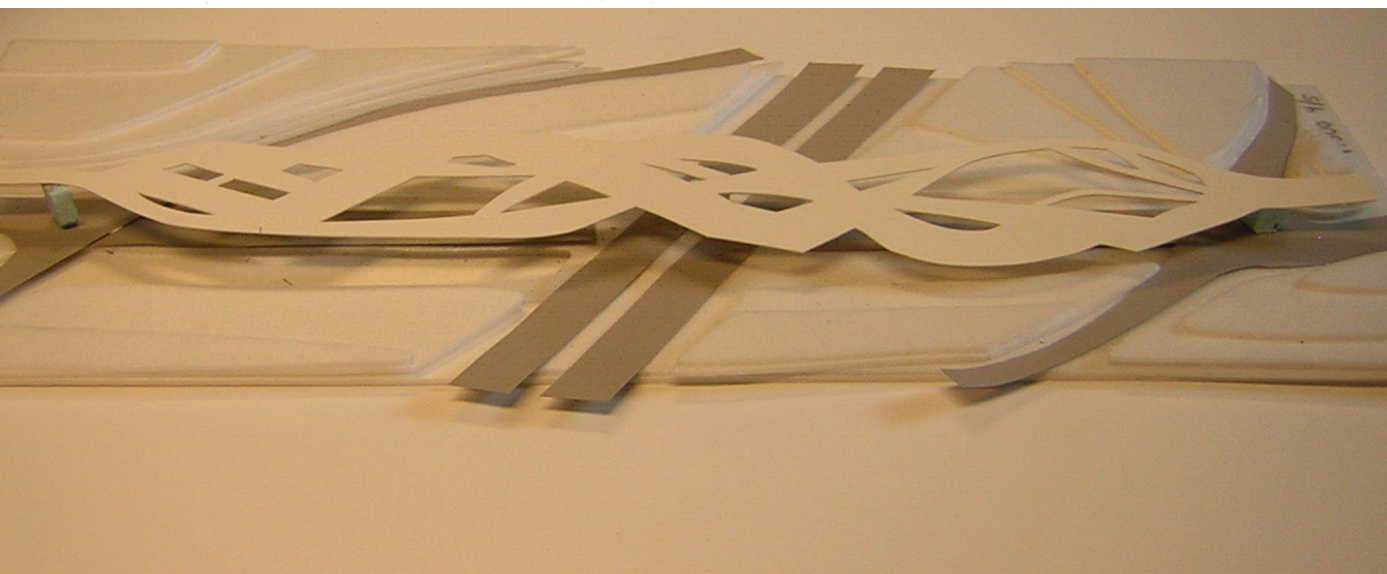


I skitseringsprocessen er der ligeledes arbejdet sideløbende i de tre skalaer (motorvej, anlæg og plads) således disse har haft mulighed for at påvirke hinanden, hvilket er essentielt for at skabe et integreret løsningsforslag. Skiftet mellem skala har ligeledes bidraget til en øget forståelse for hvad det er muligt at afklare og beskæftige sig med i forskellige målestok. Der har således også foregået skitseringen i andre skalaer end dem der er anvendt til at præsentere projektet i rapporten.

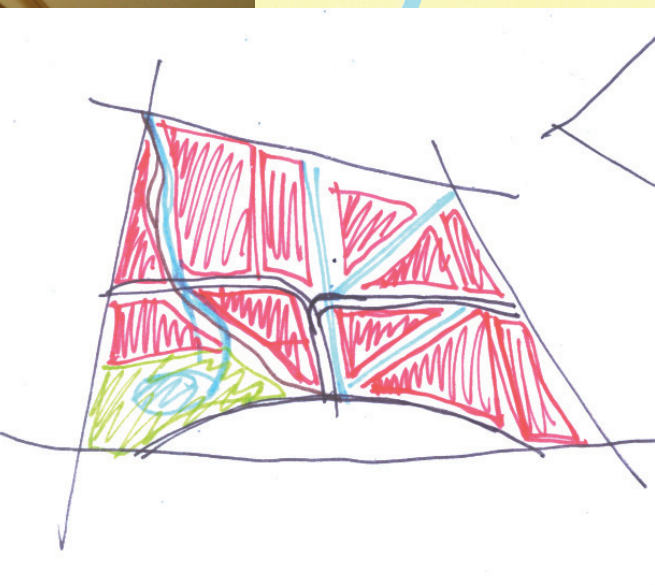
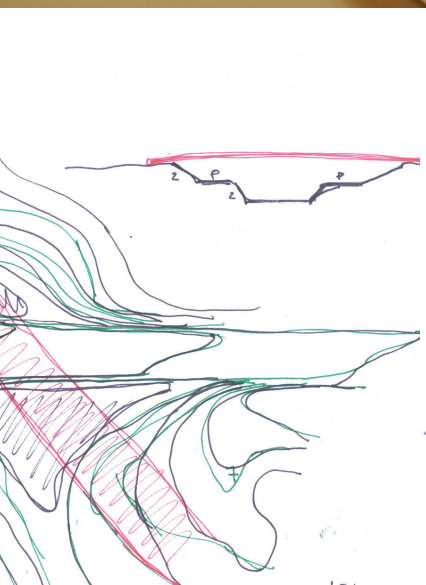
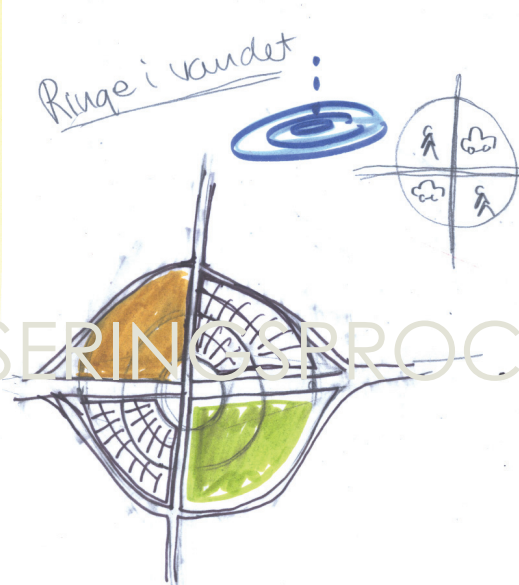
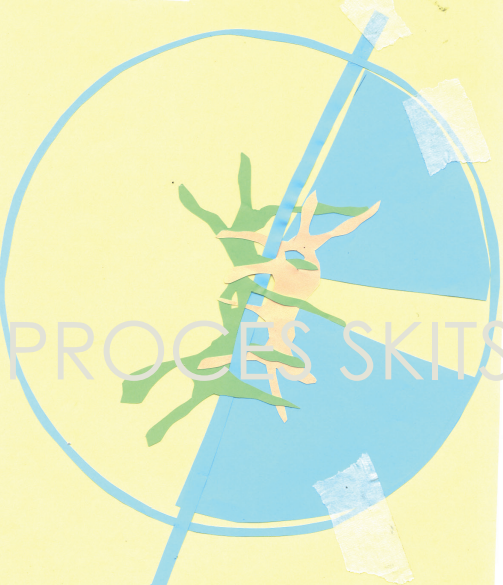
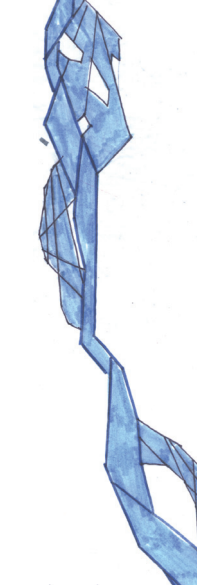
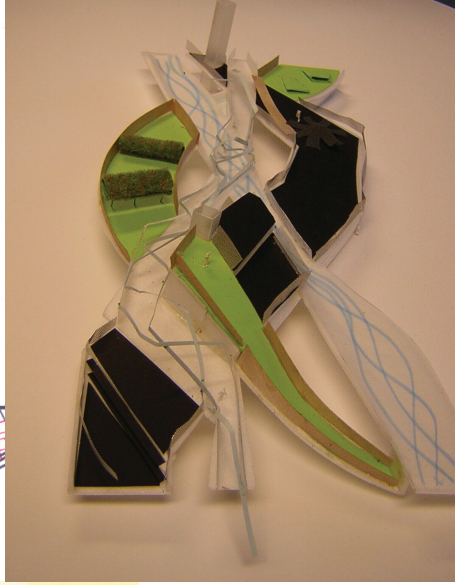
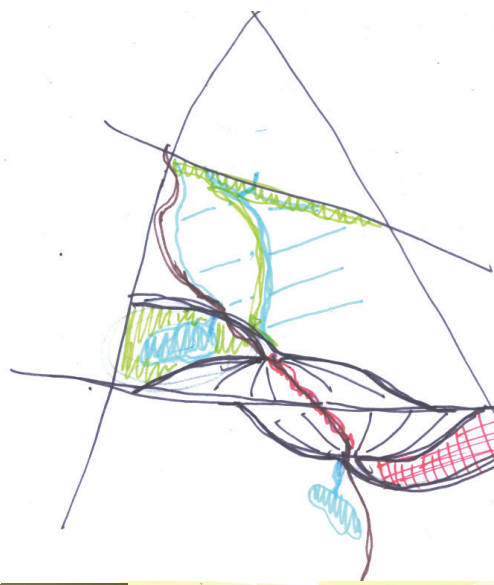
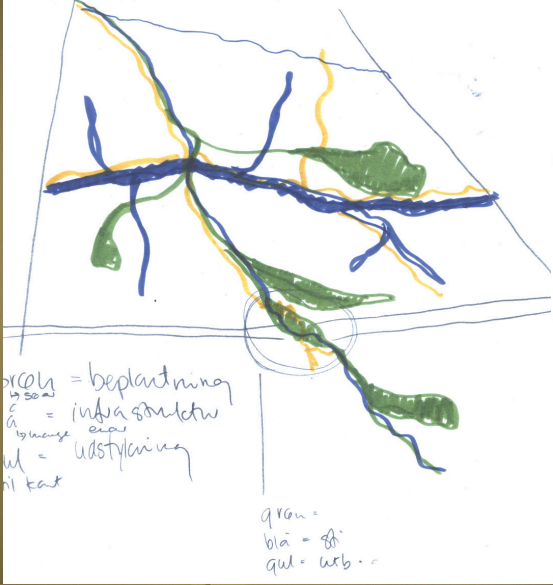
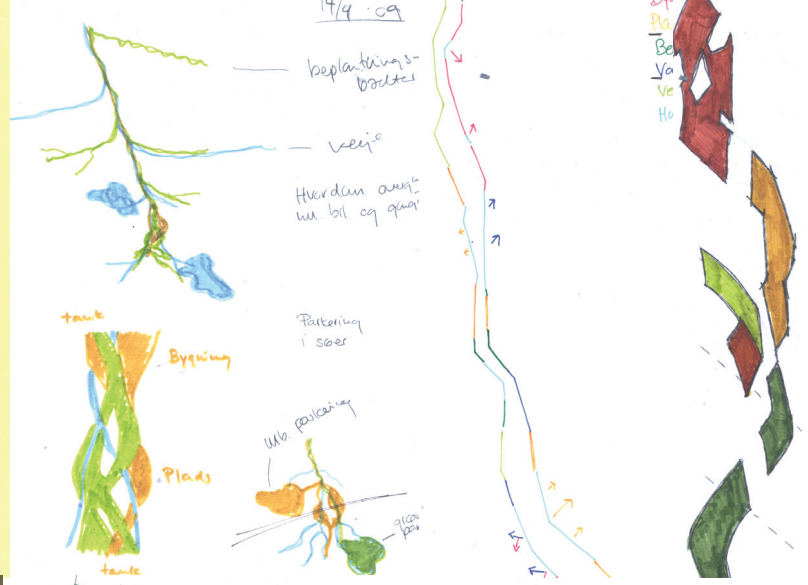
Arbejde i forskellige medier er en anden væsentlig del af skitseringsprocessen. Der er arbejdet en del i fysiske modeller men også med hånd- og computerskitseringen. De fysiske modeller har været meget vigtigt for udviklingen af løsningsforslaget, da der arbejdes med en yderst kompleks struktur. Arbejdet i fysiske model, og computermodelleret 3D, er yderligere essentielt for at forstå og skabe rum, hvilket er en af objektiverne med projektet.



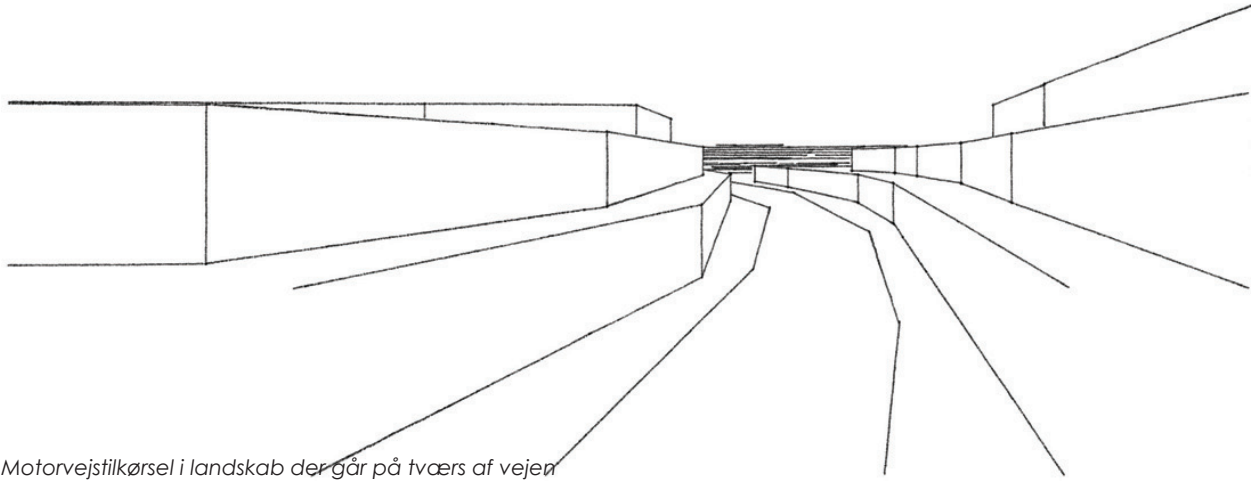
## PROCES C: SKITSERINGSPROCES SKITSERINGSPROCES



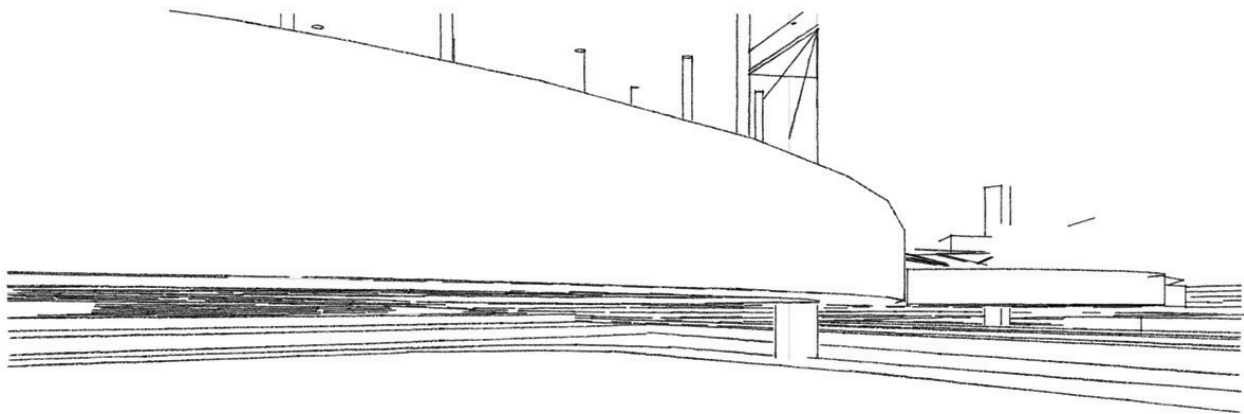






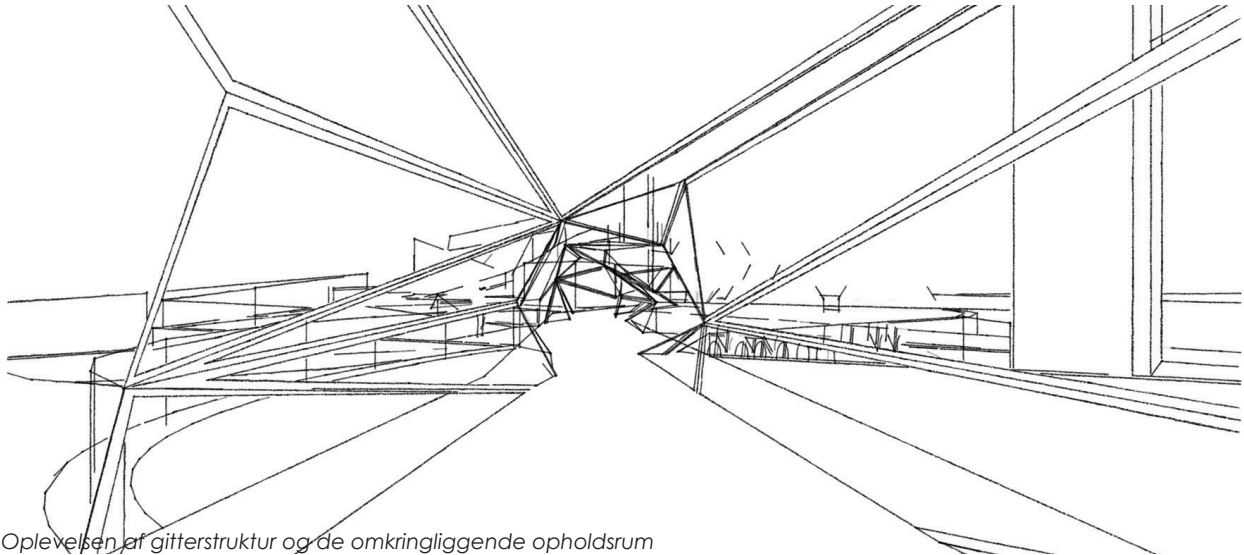


Motorvejtilkørsel i landskab der går på tværs af vejen



View mod rastebroen fra bunden af parkeringslandskab

VIEWS 3D VIEWS 3D VIEWS 3D VIEWS 3D VIEW



Oplevelsen af gitterstruktur og de omkringliggende opholdsrum

---

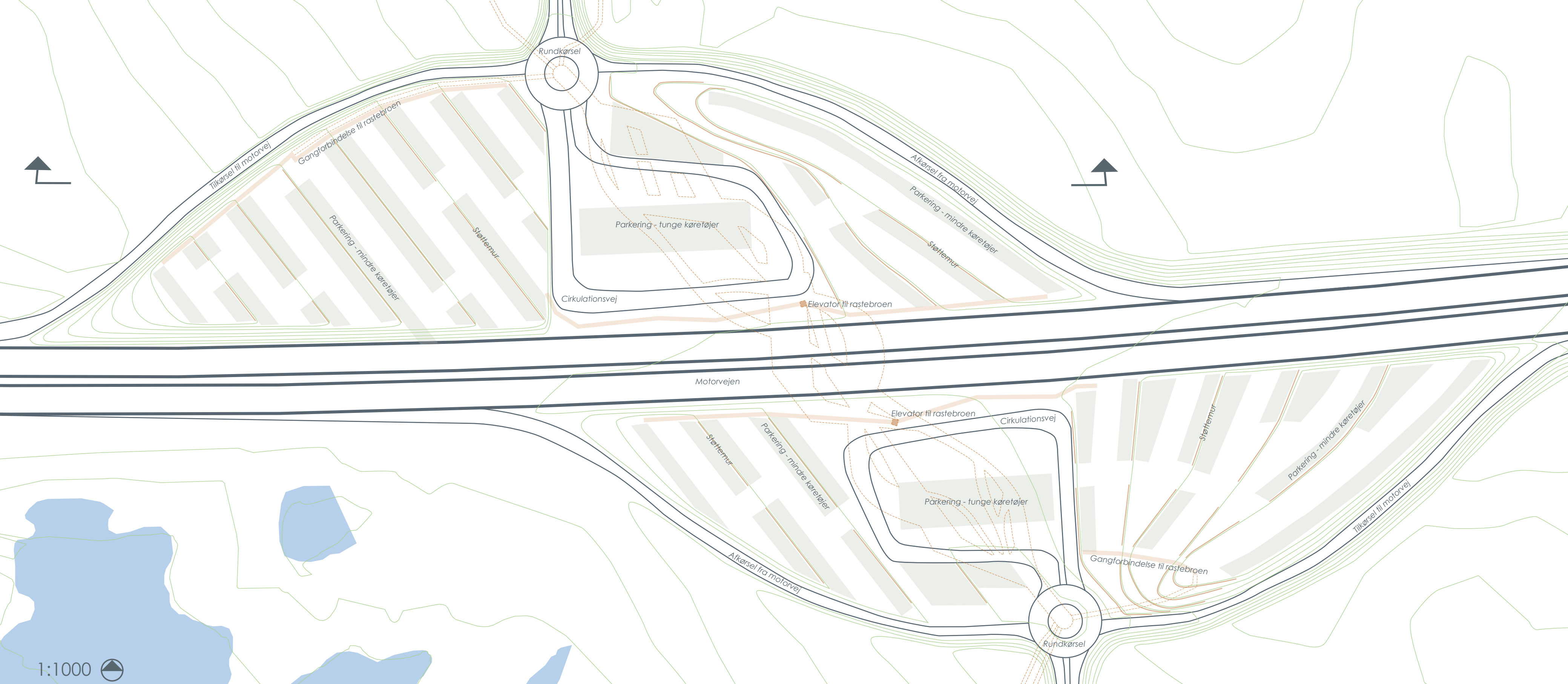
# Appendiks E

---

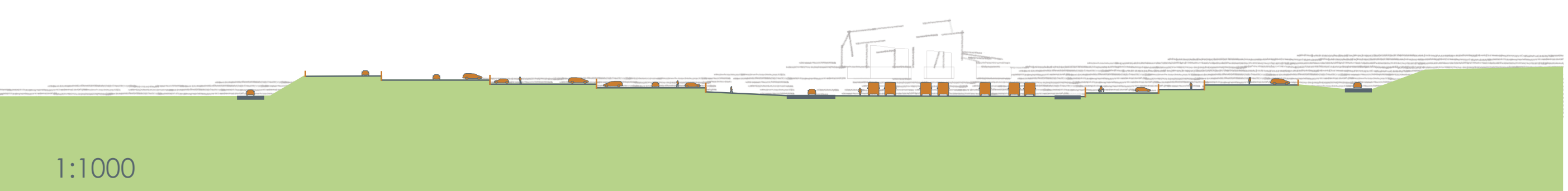
## Tegningsmateriale - Anlægget

Plan 1:1000

Snit 1:1000



1:1000



1:1000

---

# Appendiks F

---

## Tegningsmateriale - Rastebroen

---

Plan 1:500

Blødt snit 1:200

Kantet snit 1:200

---

